

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

12. Sitzung
28. September 2022

Beginn: 09.07 Uhr
Schluss: 11.31 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0088](#)
9-Euro-Ticket – Welche Bilanz ziehen der Senat und die Verkehrsunternehmen? Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0098](#)
Ausblick auf eine Übergangs- und Nachfolgelösung für das 9-Euro-Ticket Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der Fraktion der CDU, der Fraktion Die Linke und der Fraktion der FDP)

Hierzu: Anhörung

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Zunächst einmal begrüße ich die Anzuhörenden, Herrn Peter Buchner, Vorsitzender der Geschäftsführung und Geschäftsführer Marketing der S-Bahn Berlin GmbH, und Frau Eva Kreienkamp, offiziell nicht Anzuhörende, sondern quasi Teil der Verwaltung, heute im Huckepack mit dem Senat dabei. Trotzdem hat sie neben Herrn

Buchner Platz genommen. Ich denke, das ist von der Konstellation her auch so weit in Ordnung. Frau Kreienkamp ist bekanntermaßen Vorstandsvorsitzende der Berliner Verkehrsbetriebe und wird uns heute auch zu diesem Tagesordnungspunkt zur Verfügung stehen. Sie sind darauf hingewiesen worden, dass diese Sitzung live auf der Website des Abgeordnetenhauses gestreamt wird und eine Aufzeichnung ebenfalls auf der Website aufzurufen sein wird. Darf ich feststellen, dass auch Sie mit dem Vorgehen, insbesondere mit den Liveübertragungen und den Bild- und Tonaufnahmen, einverstanden sind? – Danke schön! Ich höre keinen Widerspruch. Dann können wir so verfahren. – Ich gehe außerdem davon aus, dass, wenn wir eine Anhörung haben, auch ein Wortprotokoll gewünscht wird. Ist das der Fall? – Ich höre auch hier Zustimmung und keinen Widerspruch. Dann werden wir ein Wortprotokoll anfertigen lassen und haben das einvernehmlich so beschlossen. Wir kommen zur Begründung des Besprechungsbedarfs zu Punkt 1 a durch die Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und/oder Die Linke. Wer möchte diesen Besprechungspunkt begründen? – Dann mache ich das auch gerne für die Koalitionsfraktionen.

Kristian Ronneburg (LINKE): Der Tagesordnungspunkt lautet: Auswertung des 9-Euro-Tickets. Wir haben das über die Medien in der Sommerpause gut verfolgen können – die Frage der Einführung des 9-Euro-Tickets und die Frage, ob es nun weitergeführt wird oder nicht, und wenn ja, welche möglichen Alternativen dort im Raum stehen. Wir haben gesehen, das 9-Euro-Ticket ist erst mal ohne eine Nachfolgeregelung ausgelaufen. Nichtsdestotrotz sollten wir diese drei Monate einmal Revue passieren lassen und uns zu Gemüte führen, welche Auswirkungen das auf den Verkehr in Berlin hatte, welche Auswirkungen es auf die Verkehrsunternehmen hatte, wie die Verkehrsunternehmen die Wirkungen des 9-Euro-Tickets einschätzen. Das alles soll heute unter diesem Punkt ausführlich dargestellt werden, welche Herausforderungen mit der Umsetzung einhergingen, auch zu den Kosten könnten die Ausschussmitglieder noch einige Informationen interessieren. Insofern würden wir heute gerne dieses 9-Euro-Ticket, das den Berlinerinnen und Berlinern drei Monate lang zur Verfügung stand, auswerten.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Der Besprechungsbedarf zu Punkt 1 b kann noch begründet werden, entweder durch die Koalitionsfraktionen, die CDU oder die FDP. Wer möchte begründen? – [Oliver Friederici (CDU): Nein, ich will die Anzuhörenden hören!] – Ich nehme wahr, dass es keinen Bedarf gibt, diesen Besprechungspunkt zu begründen. Herr Friederici! Ich frage das korrekterweise ab, nicht dass sich am Ende jemand beschwert und sagt, ich wollte aber etwas zu diesem Punkt sagen. Ich bitte da um Verständnis. – Wir kommen jetzt zu unserer Anhörung, und ich frage, ob es Zustimmung gibt, den Regieplan ein wenig zu ändern. Offiziell würden wir so vorgehen, dass Herr Buchner als einziger Anzuhörender als Erster reden würde, wir haben aber überlegt, ob es sinnvoll wäre, anders vorzugehen. Frau Kreienkamp hat auch noch einen dringlichen Termin am Ende der Anhörung. Insofern wäre der Vorschlag, dass wir zuerst den Senat hören, Frau Dr. Niedbal, die zu Frau Kreienkamp überleiten würde, und wir würden dann Herrn Buchner anhören. Gibt es dazu Einvernehmen? – [Zurufe: Ja!] – Danke schön! Dann können wir das so festhalten. – Die Anzuhörenden sollten ihre Stellungnahme nach Möglichkeit auf zehn Minuten beschränken, damit wir im Anschluss die Möglichkeit haben, Fragen zu stellen. Wir kommen nun, wie verabredet, zunächst zur Stellungnahme des Senats, und hier hat Frau Dr. Niedbal das Wort. – Bitte schön!

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK): Schönen guten Morgen! Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich möchte zunächst kurz skizzieren, wie wir als Senat die Phase des

9-Euro-Tickets bewerten. In Summe muss man sagen, es war nicht nur deutschlandweit ein großer Erfolg, sondern vor allem auch hier in Berlin. Dazu möchte ich genauso wie Frau Kreienkamp und Herr Buchner im Anschluss gerne ein paar Zahlen nennen.

Ganz kurz zur Ausgangssituation: Wir hatten die meiste Zeit Sommer und Ferienzeit. Das Ticket lief bekanntermaßen drei Monate. Das heißt, für wirkliche, dauerhafte Mobilitätsänderungen ist der Zeitraum, das haben wir, glaube ich, auch alle schon miteinander festgestellt, zu kurz. Wir hatten einen relativ kurzen Vorlauf, was das Thema Vertrieb und Ticketing usw. anbelangt. Wir haben es trotzdem gemeinsam geschafft, auch noch zusätzliche Verkehre zu bestellen, vor allem innerstädtisch, S-Bahn, U-Bahn, und vor allem auch in Richtung Ostsee, was sich als sehr gut erwiesen hat. Und wir hatten in dieser Zeit, was im Sommer in der Ferienzeit immer üblich ist, auch mit einigen Baustellen zu kämpfen. Das heißt, ich wollte noch mal auf die Ausgangssituation hinweisen. Da gab es durchaus ein paar sozusagen Hindernisse, und trotzdem ist es sehr gut gelungen. Wir konnten pünktlich starten, stabil auch in den Vertrieb des Ganzen. Deshalb möchte ich an der Stelle auch noch mal explizit dem VBB und stellvertretend den Verkehrsunternehmen BVG und S-Bahn danken, dass das so gut gelungen ist, denn es war ein großer Kraftakt in diesen Sommermonaten, wo, wie gesagt, bekanntermaßen sowieso schon einige Sonderthemen anstehen.

Kurz zu den Verkaufszahlen: Bis Ende August haben wir in Berlin 5,6 Millionen Tickets verkauft, 3,3 Millionen durch die BVG, 1,2 Millionen durch die S-Bahn, relativ viele davon übrigens auch über die digitalen Vertriebskanäle. Dazu werden wir bestimmt gleich noch ein paar Ausführungen hören. Insgesamt waren in Berlin mitunter 80 Prozent im Besitz eines 9-Euro-Tickets. Das ist eine deutlich höhere Quote als anderswo, also die, die ein explizites 9-Euro-Ticket hatten, aber auch eben das Abo, das auf die 9 Euro abgesenkt wurde. Der Bekanntheitsgrad war auch in Berlin bei nahezu 100 Prozent, also jeder kannte es, zumindest in groben Zügen, was die Vorteile davon sind. Unter diesen Voraussetzungen verwundert es auch nicht, dass wir mit dem 9-Euro-Ticket soziodemografisch auch sehr viele Altersgruppen mehr erreicht haben als sonst. Der ÖPNV ist sonst mitunter von jüngerem Publikum geprägt. Es ist mit dem 9-Euro-Ticket gelungen, relativ proportional zur sonstigen Bevölkerung in jeder Altersgruppe deutlich mehr Kunden in diesem Zeitraum zu gewinnen. Das zeigt eben, dass dieses 9-Euro-Ticket wirklich Mobilität für alle geschaffen hat.

Ich möchte noch kurz auf die Nutzung eingehen. Wir haben gesehen, dass es explizit in diesem Zeitraum, also ab Juni, so war, dass wir es sowohl in Berlin als auch in Brandenburg geschafft haben, von dieser monomodalen Nutzung vom Auto hin zu mehr Multimodalität zu kommen. Das zeigen hier Befragungen vom DLR sehr deutlich. Also da haben wir Verschiebungen von 10 Prozentpunkten. Ich finde, das ist für so einen Zeitraum enorm. Das zeigt auch, dass man in diesem Zeitraum eben zu einem geänderten Mobilitätsverhalten kommen kann, natürlich nicht so dauerhaft, wie wir es für die Mobilitätswende brauchen, aber das zeigt, dass man eben mit so einem starken Impuls auch schon eine starke Veränderung herbeiführen kann.

Was in der Presse vielfach zu lesen war, auch anhand weiterer Studien, ist das Thema Freizeitverkehr. Es hat zusätzlichen Verkehr induziert, das ist richtig, auch insbesondere im Bereich Freizeitverkehr. Ich möchte aber an der Stelle für Berlin explizit festhalten, dass das Ticket, das ist ein bisschen anders als im Bundesdurchschnitt und in Brandenburg, auch in der Woche und nicht nur an den Wochenenden sehr stark für Privaterledigungen, aber auch für

Wege zu Arbeits- und Ausbildungsstätten genutzt wurde, wie gesagt, deutlich mehr als im sonstigen Bundesgebiet. Das zeigt aus meiner Sicht, dass, wenn wir mit einem sowieso schon gut ausgebauten ÖPNV-System unterwegs sind, wir an der Stelle auch die Verkehre offensichtlich zum Teil verlagern konnten, wie wir es dann eben auch für eine dauerhafte Verkehrswende brauchen. Trotzdem wurde es, das ist richtig, natürlich auch in Berlin für Ausflüge genutzt. Das sieht man an den Fahrtlängen, die sonst in Berlin rund acht Kilometer betragen und sich in dem Zeitraum deutlich nach oben bewegt haben. Das ist klar, das hat man auch in den Zügen in Richtung Ostsee und Co. gesehen, dass dann auch längere Strecken damit zurückgelegt wurden. Aber wie gesagt, das Bild ist da durchaus ein bisschen differenzierter zu sehen.

Was auch abgefragt wurde: Das Ticket besticht ja, und das haben sehr viele geschätzt, nicht nur durch den Preis, sondern auch durch die Einfachheit, im gesamten Bundesgebiet mit einem einzigen Ticket zu reisen. Wenn man sich das aber noch mal anguckt, was aus Sicht der Berlinerinnen und Berliner wichtiger ist, war es hier für Berlin AB doch der Preis, der noch ausschlaggebender im Verhältnis zu der bundesweiten Gültigkeit war. Dennoch gab es natürlich auch viel Zustimmung dafür, dass man eben über Landesgrenzen und vor allem über Verbundgrenzen hinweg dieses Ticket nutzen konnte.

Die Züge wurden voller. Das lag naturgegeben in diesem deutlichen Preisimpuls. 66 Prozent haben den öffentlichen Verkehr als voller empfunden, aber in einem geringeren Maße das sozusagen auch als störend empfunden. An anderer Stelle hat auch die Senatorin schon gesagt, jetzt komme ich zu den Grenzen des Tickets, es wurde deutlich, dass einige Stammkunden aufgrund der vollen Züge den öffentlichen Verkehr weniger genutzt haben. Das ist natürlich etwas, das wir im Hinblick auf eine Nachfolgelösung unbedingt im Blick behalten müssen. Das bringt mich zu dem Thema Kapazität. Für den Berliner Raum kann man sagen, bei BVG und S-Bahn wurde es definitiv voller, aber nicht über die betrieblichen Grenzen hinweg. Das werden Frau Kreienkamp und Herr Buchner gleich noch ausführen. Aber wir haben das eben vor allem im Regionalverkehr gesehen. Das gilt auch für die Fahrradmitnahme. Da muss man sehr klar sagen, dass die Züge, das, was bestellt war, für diesen Ansturm dann in der Form an vielen Stellen nicht funktioniert haben. Ich möchte an der Stelle noch mal betonen, auch in Richtung des Fahrpersonals hat das natürlich in den drei Monaten für eine erhebliche Belastung gesorgt. Das merken wir jetzt ein bisschen im Nachklang. Es gab mitunter schwierige Situationen zwischen Fahrgästen und Fahrpersonal. Dazu hören wir bestimmt gleich auch noch etwas. Ich finde, es ist wichtig bei der Nachfolgelösung, das auch im Blick zu behalten, wie man das austarieren kann, dass Nachfrage und Angebot besser zusammenkommen.

Wie gesagt, es hat einen sehr starken Impuls gegeben. Wir sind bezüglich der Coronazahlen, sozusagen dem Pandemielevel, mitunter wieder deutlich über 100 Prozent im Vergleich zu den Vor-Corona-Zahlen gekommen. Auch das zeigt, wie schnell man eben mit so einer Debatte die Nachfragesituation wieder drehen kann. Das in Summe macht uns zuversichtlich, auch im Hinblick auf alle weiteren Nachfolgelösungen. Es macht mich insbesondere deswegen zuversichtlich, weil wir eben in Berlin sehen, dass während des 9-Euro-Zeitraums eine sehr intensive Nutzung stattgefunden hat, wie gesagt, nicht nur im reinen Freizeitverkehr. – Vielen Dank erst mal!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Staatssekretärin! – Das wäre jetzt dann die Überleitung, nehme ich an, zu Frau Kreienkamp, dass Sie aus Sicht der BVG Ihre Analyse darlegen können. – Bitte schön, Frau Kreienkamp!

Eva Kreienkamp (BVG): Erst mal ganz herzlichen Dank, dass ich heute hier sein darf! Das ist ja tatsächlich das erste Mal, dass ich im Mobilitätsausschuss bin, und darüber freue ich mich. – Ich habe eine kleine Präsentation mitgebracht. Da wird es jetzt wahrscheinlich die eine oder andere Doppelung geben. Ich hoffe, dass man die dann da sieht. – Ja! Wir stützen natürlich im Wesentlichen die Erkenntnisse, die Frau Niedbal gerade schon dargelegt hat, weil die Erkenntnisse im Wesentlichen natürlich von uns kommen.

Überblick: Die Sonderaktion zieht eine Reihe kommunikativer Maßnahmen und Auswertungen nach sich.

Die Aktion.

- ♥ einmalige Aktion zur **Entlastung der Bürger*innen** im Zuge des Energiepreisanstiegs
- ♥ Aktionszeitraum: Juni bis August 2022
- ♥ Monatsticket (stat.) mit **deutschlandweiter Gültigkeit in Nah- und Regionalverkehr**, ohne Mitnahme, nicht übertragbar, für 9 € pro Monat

Die Kommunikation.

- ♥ **breite Kampagne** über OOH, BVG-Medien und online
- ♥ Film „BVG – Neu entdeckt“ weckt **Lust auf Unternehmungen** und macht zusätzlich auf das 9-Euro-Ticket aufmerksam
- ♥ zusätzlicher Radiospot, um die attraktive **Zielgruppe Autofahrer*innen** anzusprechen

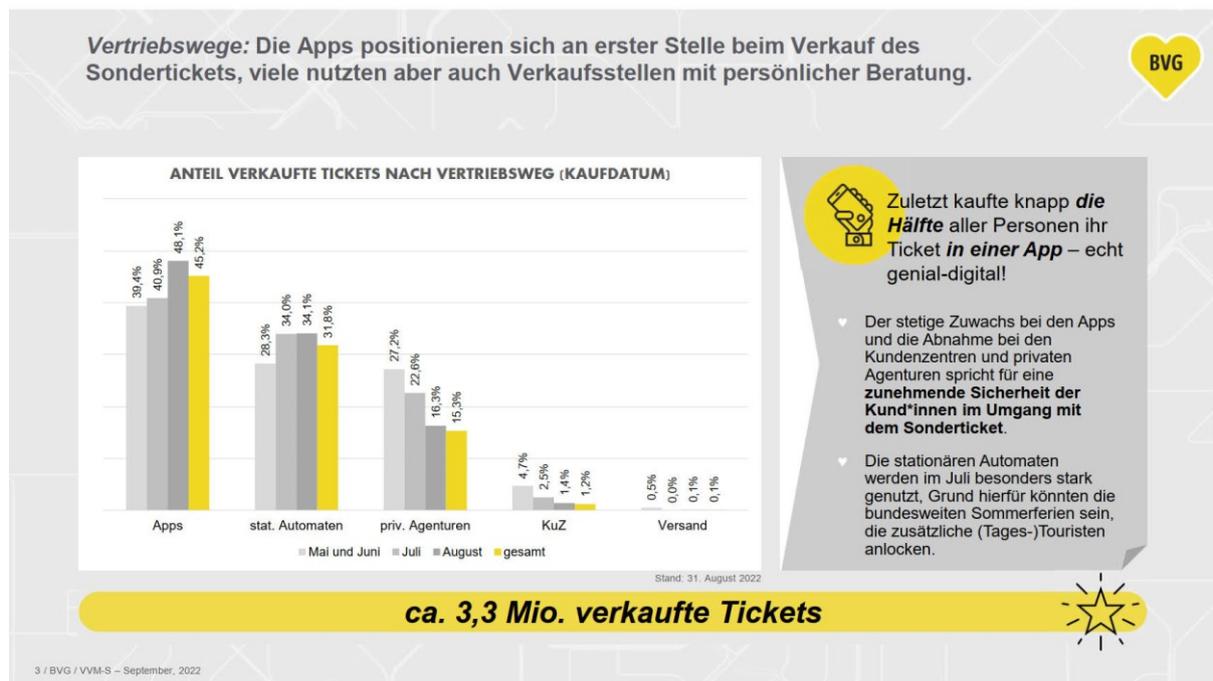
Die Marktforschung.

- ♥ umfassende Begleitung der Aktion über **verschiedene Marktforschungsmethoden**
- ♥ nicht oder eingeschränkt repräsentative Befragungen über bvg.de, die Automaten und vor Ort von Mai bis August
- ♥ **repräsentative Online-Panelbefragung** zum Ende der Aktion im August

2 / BVG / VVM-S – September, 2022

Erst noch mal die Aktion, das ist klar. Es war wirklich einmalig, und wichtig ist, es war ein Ticket, das für den jeweiligen Monat gegolten und eben nicht eine Abosituation hervorgerufen hat, sondern ich habe einfach ein Ticket gekauft, 9 Euro für einen Monat in diesen monatscharfen Grenzen, und das war im Nahverkehr überall nutzbar. Von daher war das wirklich eine außergewöhnliche Aktion, die uns als Verkehrsunternehmen ein bisschen zum Schwitzen gebracht hat, weil wir das auch vertrieblich aufbauen mussten. Wir haben das mit einer breiten Kampagne beworben. Warum haben wir das getan? – Weil wir gerne auch wollten, dass wir die Fahrgäste an die hiesigen, an die lokalen Verkehrsunternehmen binden, dass ihnen klar ist, dass die Leistung auch wirklich dort erbracht wird und dass sie eben keine anonyme weitere Plattform oder sowas nutzen sollten, sondern dass sie wissen, die BVG ist in diesem Zeitraum und auch danach da.

Wir haben das mit Marktforschung begleitet, und zwar sowohl an den Automaten, dass wir immer mal wieder auch unterschiedliche Fragen gestellt haben, als auch dann am Ende der Aktion mit einer repräsentativen Umfrage, wo wir Fahrgäste und Nichtfahrgäste befragt haben. Da sind wir gerade noch in der Auswertung. Deshalb habe ich das nicht mitgebracht. Aber wir wollten eben ein bisschen differenzierter wissen, wie das jeweilige Verhalten ist und an welchen Stellen wir da vielleicht noch ein bisschen nachbessern müssen.



Hier haben wir die Vertriebswege einmal gezeigt. Das hatte Frau Niedbal gerade schon gesagt. Der Hauptvertriebsweg ist tatsächlich digital gewesen, also bei 44 Prozent ungefähr. Das ist echt viel. Der nächste Schritt sind nach wie vor unsere stationären Automaten, weil die sehr über das Gebiet insgesamt verteilt sind. Dann ist es auch keine Überraschung, dass die anderen Vertriebswege nicht mehr so dominant sind. Damit ist unsere Strategie, die wir in den letzten Jahren gefahren haben, nämlich unsere Vertriebswege digital auszubauen, an der Stelle wirklich aufgegangen, und wir waren darüber echt froh, weil natürlich auch unsere Automaten in unterschiedlichen Alterszuständen sind, und wenn die dann noch mehr in Anspruch genommen worden wären, hätten wir da auch noch einen weiteren Rattenschwanz an Aktivitäten aufbauen müssen. Aber das ist für uns wirklich gut, weil wir nämlich jetzt auch in der Nachfolge – das ist ja das nächste Thema mit dem 29-Euro-Abo – versuchen, die Menschen im Wesentlichen auf digitale Kanäle zu bringen, damit wir mit den Schlangen umgehen können, die sich im Augenblick bei unseren Kundenzentren aufbauen.

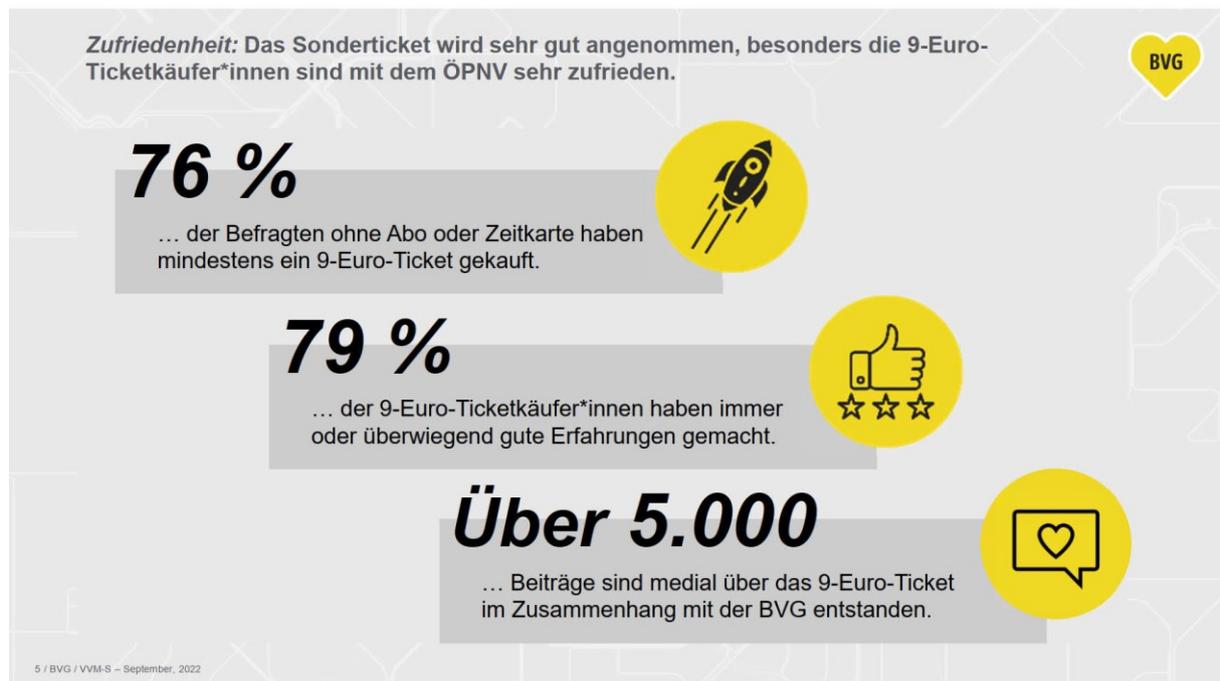
Wir hatten 3,3 Millionen verkaufte Tickets. Herr Buchner wird gleich noch über seine reden. Insgesamt ist es, glaube ich, so: Es gab kaum noch jemanden in Berlin, der kein 9-Euro-Ticket hatte oder ein Abo oder sonst irgendwas. Das allein ist schon ein unglaublicher Erfolg.



Das Fahrgastaufkommen, hatten wir gerade auch schon, war in dem Zeitraum der Aktion tatsächlich ungefähr auf Vor-Corona-Niveau. Man kann sich immer darüber streiten, ob es 94, 96 oder 101 Prozent sind. Das ist ja abhängig von den unterschiedlichen Zählarten. In unserer Diktion waren wir auf dem Vor-Corona-Niveau. Wichtig ist: Es hat sich bei uns im System wirklich sehr gut verteilt. Also unser Gesamtnetz ist ja sehr ausdifferenziert in Gesamtberlin. Dadurch, dass die Menschen unterschiedlichste Fahrten zu unterschiedlichsten Tageszeiten in der Woche, am Wochenende, morgens, abends, wann auch immer, gemacht haben, konnte die BVG das wirklich sehr gut abfangen. Natürlich hat es dann irgendwie mal zwei Fälle gegeben, wo es wirklich zu voll war, aber im Wesentlichen waren wir von der Kapazität her, das haben wir gemessen, nie über 70 Prozent oder so, und das ist wirklich auch gut.

Das bedeutet, dass die Leistungsfähigkeit damit auch gezeigt ist. Gleichzeitig ist aber zu sehen, dass wir insgesamt nicht mehr Fahrgäste hervorbringen konnten als vor Corona. Darüber müssen wir auch noch mal nachdenken, was das eigentlich bedeutet. Das ist nämlich der Teil, in dem es in die Zukunft hineingeht.

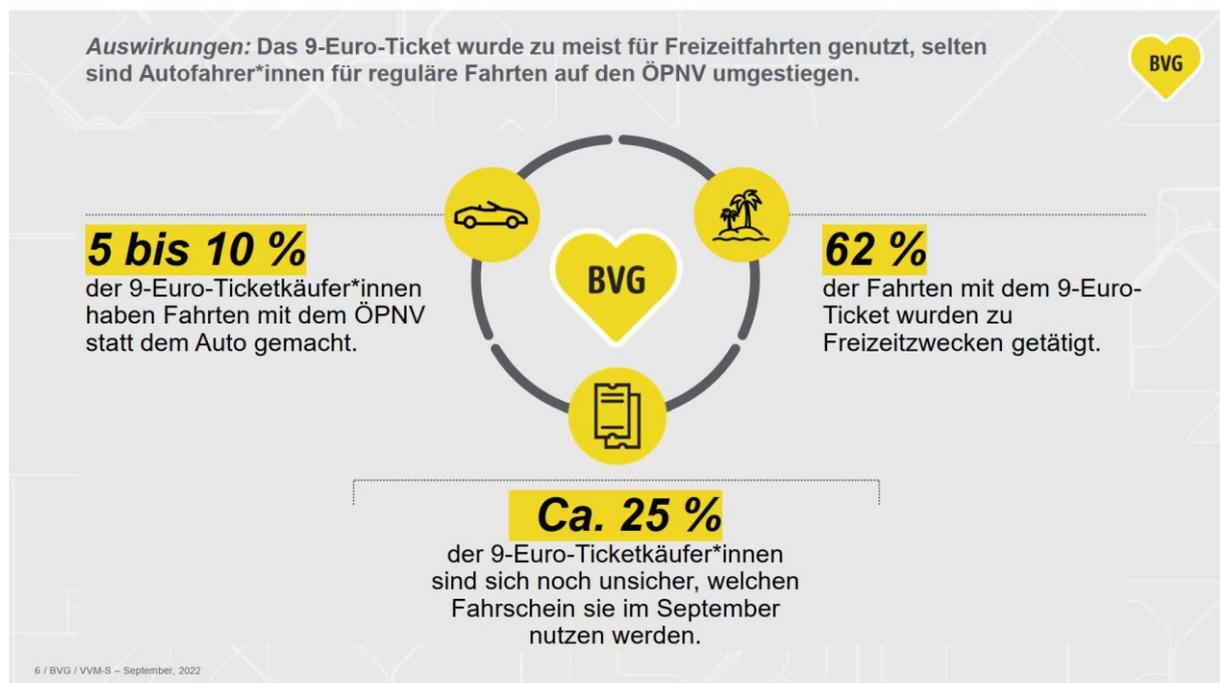
Die Fahrtanalyse hat Frau Niedbal sehr gut dargestellt. Darauf brauche ich jetzt nicht weiter einzugehen. Im Wesentlichen kann man, glaube ich, sagen, dass wir insgesamt mehr Mobilität bei ungefähr gleich bleibendem Verkehrsangebot hatten, sowohl was Individualverkehr als auch unseren Verkehr anging. Also das ist nicht mehr geworden, aber wir hatten einfach mehr Mobilität bei gleich bleibendem Angebot. Auch das ist eigentlich eine ganz gute Ausgangsbasis, wenn wir in Richtung Mobilitätswende gucken, wo wir die gleiche Mobilität bei insgesamt weniger Verkehr anbieten wollen. Irgendwas ist da schon mit drin, und das geht. Jetzt müssen wir nur noch gucken, wie wir das umsetzen.



Es ist keine Überraschung: Die Menschen, die mit dem 9-Euro-Ticket gefahren sind, waren insgesamt sehr zufrieden damit. Sie haben im Wesentlichen drei Dinge gesagt, die sie gut fanden – die geringen Kosten, auch das ist keine Überraschung, die Einfachheit, das ist für uns ein ganz wichtiges Kriterium und, glaube ich, auch der Auftrag für die Zukunft, und die bundesweite Gültigkeit, das hat, glaube ich, einfach vielen, die unterwegs waren, auch Spaß gemacht, das war so eine Art Interrail für die Sommermonate. Das muss man auch honorieren, dass das für viele eine Möglichkeit war, die in den letzten zwei Jahren nicht so viel unterwegs waren, andere Formen von Ausflügen und andere Besuche bei Leuten zu machen, die

sie vielleicht lange nicht gesehen haben, weil diese bundesweite Gültigkeit da war und damit auch die Kosten nicht so hoch waren.

Für die BVG selbst war das auch medial ein großartiger Erfolg. Wir waren immer irgendwo im Funk, Fernsehen und in den sozialen Medien präsent. Das ist für uns insofern gut, weil wir nämlich wollen, dass die lokale Bindung einfach immer da ist; je mehr sich die Menschen an die BVG erinnern, umso besser.



Die Auswirkungen sind auch schon in Ansätzen beschrieben worden. Wir hatten tatsächlich einige, die Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln statt mit dem Auto gemacht haben. Das sind die, von denen wir in Zukunft noch mehr haben wollen. Viele Fahrten wurden zu unterschiedlichen Formen von Freizeit Zwecken gemacht. In der Folge haben wir noch mal nachgefragt: Es waren etliche unsicher, welchen Fahrschein sie dann im September nehmen wollten. Das lag auch ein bisschen daran, dass über Nachfolgeprodukte gesprochen wurde, dann war nicht klar, ob die kommen oder nicht. Im Resultat hatten wir am 1. September den verkaufstärksten Tag, den wir jemals hatten, weil sich etliche Menschen tatsächlich eine Monatskarte gekauft haben, eigentlich unser teuerstes Produkt, weil sie noch nicht wussten, ob sie ins Abo gehen wollen, aber wussten, dass sie mehr fahren würden. Von daher haben wir uns auf der einen Seite gefreut, aber das war nicht unbedingt der Effekt, den wir erzielen wollen. Deshalb sind wir jetzt auch ganz froh, wenn wir in die nächste Debatte in Richtung 29 Euro gehen.

Ich möchte an der Stelle auch noch kurz darauf eingehen, was wir alle miteinander lernen. Ich glaube, ÖPNV in aller Munde ist etwas, das wir in dieser Form nicht antizipiert haben, aber

gut ist. Einfach ist wirklich wichtig, und der Preis muss stimmen. Hier hat er auf jeden Fall gestimmt. Ich kann mir aber vorstellen, dass die Preiselastizität durchaus noch ein bisschen nach oben gehen kann. Aber, das muss man auch konstatieren, da, wo kein Angebot ist, ist eben auch nichts passiert. Das geht so ein bisschen in die Richtung, wie wir ein höheres Maß an Menschen über das Coronamaß hinaus in den ÖPNV bekommen, weil wir sagen, wir wollen 30 Prozent mehr, wir wollen eine Verdoppelung. Auf jeden Fall haben wir große Ziele, und die können wir mit dem jetzigen Angebot sicherlich nicht stemmen. – Das war erst mal von meiner Seite ein kleiner Überblick.

Frau Niedbal hatte kurz in Richtung unseres Fahrpersonals angemerkt – auf der einen Seite war es ein Kraftakt auf der vertrieblichen Seite, aber es war natürlich auch ein Kraftakt auf der Fahrpersonalseite, weil es mitten in den Sommerferien war, wo wir traditionell Menschen haben, die dort Urlaub machen, und wir eigentlich einen Sommerfahrplan fahren. Das ist auch die Zeit der Erholung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die ist so ein bisschen ausgefallen, deshalb haben wir jetzt mit erhöhten Krankenständen zu kämpfen. Das hatte quasi eine Art aufschiebende Wirkung. Wir sind natürlich mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern immer im Dialog, aber man merkt, dass es eine kräftezehrende Zeit für sie war. Deswegen hoffen wir, dass wir bei den unterschiedlichen Nachfolgeprodukten ein bisschen mehr Vorlauf haben und noch mal schauen können, wie wir mit unserem Personal so umgehen, dass es nicht auf Verschleiß gerieben wird. Das gilt dann in einer späteren Folge auch für unsere Fahrzeuge und Infrastruktur. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Kreienkamp, für die Ausführungen! Die gezeigte Präsentation würden Sie uns sicherlich auch zur Verfügung stellen. – Vielen Dank! Dann wird sie noch im Nachgang an die Ausschussmitglieder versandt. – Wir kommen jetzt zu Herrn Buchner, der Gelegenheit hat, uns seine Erkenntnisse aus dem Blickwinkel der S-Bahn zu präsentieren. – Herr Buchner, auch Sie haben zehn Minuten Zeit, bitte schön!

Peter Buchner (S-Bahn Berlin): Vielen Dank! – Guten Morgen auch von meiner Seite! Vielen Dank für die Einladung! Ich habe jetzt keine bunten Bilder dabei und auch keine völlig anderen Erkenntnisse als Frau Dr. Niedbal und Frau Kreienkamp. Zu Beginn möchte ich sagen, dass wir uns natürlich über jede Maßnahme freuen, die die Verkehrswende voranbringt, dabei darf aber nicht aus den Augen verloren werden, dass Investitionen und Angebotsausweitungen die Basis für die Verkehrswende und für einen weiteren Zug zum öffentlichen Verkehr sind. Wir sind hier im Großraum Berlin mit i2030 und den anstehenden Angebotsausweitungen bei der S-Bahn mit den neuen Fahrzeugen gut unterwegs. All das ist mit Sicherheit die Basis, die nicht aus den Augen verloren werden darf.

Wir haben zusammen mit dem VBB alles daran gesetzt, dass das 9-Euro-Ticket zu einem Erfolg wird. Wir haben den Vertrieb sehr kurzfristig aufgesetzt. Es ist uns gelungen, den Abonnenten und auch den Einmalzahlern schon zu Beginn jedes Monats entweder eine Rückerstattung oder gleich die geringere Abbuchung zugutekommen zu lassen, damit der Nutzen für die Kunden auch gleich entsteht. Wir haben eine leichte Angebotsausweitung vorgenommen, gerade in den Zeiten nach dem Berufsverkehr und abends, was dem verstärkten Freizeitverkehr gut Rechnung getragen hat. Wir haben die Reinigung hochgefahren und alles getan, damit das 9-Euro-Ticket zum Erfolg wird und wir diejenigen, die zum ersten Mal den öffentlichen Verkehr ausprobieren, davon auch überzeugen können.

Die Nachfrage hat sich bei uns ähnlich entwickelt wie bei der BVG, alles andere wäre in einem so eng verknüpften Verkehrsraum auch überraschend. Wir lagen über den Sommer wieder bei ungefähr 100 Prozent der Nachfrage vor Corona. Wir lagen vorher bei 80 Prozent, dann bei 100, aber, was interessant ist, bei einer besseren Verteilung als vor Corona. Uns fehlen im Berufsverkehr immer noch viele Leute, die Homeoffice machen. Dafür haben wir im Freizeitverkehr Züge gehabt, die erheblich voller waren als vor Corona. Unterm Strich waren es ungefähr wieder 100 Prozent wie vor Corona.

Das 29-Euro-Ticket war jetzt vertrieblich eine noch größere Herausforderung, weil der Vorlauf noch geringer war. Ich kann Ihnen berichten, wir verkaufen seit Montag, wir haben ungefähr 1 300 neue Abonnenten gewonnen, vorgestern, gestern und heute Nacht im Onlinekanal, davon ungefähr nur ein Viertel über die Kundenzentren, der Rest online. Wir ermöglichen den Kunden, dass sie das Abo schon im Oktober nutzen können, entweder bei Abo online über eine Einstiegskarte, die ausgedruckt und dann als Fahrschein genutzt werden kann, oder in den Kundenzentren über eine Startkarte, die schon ab 1. Oktober gültig ist. Die 1 300 Abonnenten bekommen wir gut abgearbeitet. Bei uns gibt es keine Schlangen vor den Kundenzentren. Wir sind gut gerüstet für weitere Berlinerinnen und Berliner, die ins Abo einsteigen wollen. Wir werden es auch wieder kurzfristig schaffen, die Abbuchungen für die Bestandsabonnenten zu reduzieren und den Einmalzahlern, die dem öffentlichen Verkehr schon die Treue geschenkt haben, jeweils für den betreffenden Monat eine Rückerstattung zu zahlen.

Insgesamt kann ich für die S-Bahn sagen, dass die Ticketaktionen zwar zu mehr Fahrgästen geführt haben, aber im System gut abfahrbar waren. Da sieht man aus meiner Sicht zum einen, wie leistungsfähig die Schnellbahnsysteme U-Bahn und S-Bahn sind, und zum anderen, wie hoch der Marktanteil des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin ohnehin schon ist. Die Infrastruktur kann mit solchen Fahrgaststeigerungen gut umgehen. – So weit zu unseren Erfahrungen der letzten drei Monate, vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Buchner! – Wir kommen jetzt zur Aussprache. Bisher liegen mir Meldungen von Herrn Reifschneider, Herrn Friederici, Herrn Laatsch, Herrn Graf und Herrn Machulik vor. – Herr Reifschneider, Sie haben das Wort, bitte schön!

Felix Reifschneider (FDP): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Frau Staatssekretärin! Vielen Dank an die beiden Gäste, die uns berichtet haben! Ich freue mich wirklich über den großen Erfolg des 9-Euro-Tickets. Das hat noch mal gezeigt, wie beliebt der ÖPNV sein kann, auch wenn ich jetzt mit ein bisschen Wehmut zur Kenntnis nehme, dass die Zahlen nicht so weit gestiegen sind, dass man das Vor-Corona-Niveau übertroffen hätte, sondern eigentlich nur wieder die alten Zahlen erreicht hat.

Ich habe ein paar einzelne Fragen zum Ablauf des 9-Euro-Tickets, z. B. bei der Verlagerung vom Pkw auf den ÖPNV. Lässt sich da sagen, ob es sich bei den verlagerten Wegen eher um Freizeitwege oder um Arbeitswege handelte? Welche Kosten sind in Berlin für das 9-Euro-Ticket insgesamt angefallen, und welche Einnahmen generierten die ÖPNV-Unternehmen mit dem Verkauf des 9-Euro-Tickets insgesamt? Die Einnahmen dürfen sie ja behalten. Wie hat sich die Auslastung im September entwickelt? Gibt es da einen Knick nach unten, oder ist man weiter bei diesen ungefähr 100 Prozent des Vor-Corona-Niveaus? Welche Strecken innerhalb Berlins waren besonders gefragt, und welche Folgerungen zieht der Senat daraus für

die Ausbaupläne bzw. für die Erstellung des neuen Nahverkehrsplans? Konnte durch das 9-Euro-Ticket das Schwarzfahren reduziert werden? Gibt es dafür konkrete Zahlen? Wie viele Einzelfahrscheine, Tageskarten oder andere Angebote wurden trotz des 9-Euro-Tickets verkauft? Ich erinnere mich, Frau Kreienkamp hatte irgendwann mal mit ein bisschen Schalk in den Augen gesagt, sie würde jeden, der einen Einzelfahrschein kauft, persönlich begrüßen wollen, weil es so ungewöhnlich sei.

Dann habe ich noch ein paar Fragen zum 29-Euro-Ticket: Wie ist da, gerade mit Blick auf die S-Bahn, Ihre Erwartung für den ABC-Bereich und die Auslastung, die dort stattfinden wird, wenn es beispielsweise um die Pendelströme nach oder von Brandenburg geht? Mit wie vielen Neukunden oder Aboabschlüssen rechnen Sie eigentlich? Ich habe gerade die Zahl von 1 300 in den letzten Tagen gehört. Das wird wahrscheinlich noch mehr werden. Also mit welchem Nutzerverhalten rechnen Sie eigentlich? Wann wird die Sonderkündigung kommen, und welche Frist muss da eingehalten werden? Reicht da eine Sonderkündigung bis zum 31. Dezember, oder habe ich da eine Kündigungsfrist von einer Woche, zwei, drei, vier oder sechs Wochen oder sowas? Wann kommt die Erstattung des Differenzbetrags zum Normaltarif bei monatlicher bzw. jährlicher Zahlungsweise? Bei monatlicher Zahlungsweise werden mir, wenn ich es richtig verstanden habe, nur 29 Euro abgebucht. Bei jährlicher Zahlungsweise fällt erst mal der Gesamtbetrag an, und ich bekomme nach dem Aktionszeitraum – Können Sie das bitte aufklären! Es ist noch mal ein Unterschied für die Gesamtbelastung, ob ich eine jährliche oder monatliche Zahlungsweise für mein Abo vereinbart habe. Also müssen Leute sozusagen in Vorkasse gehen? Gibt es Ihrerseits, gerade mit Blick auf die S-Bahn, Prognosen zum Mehraufkommen bei Park-and-Ride-Gebieten oder -Plätzen im Bereich C bzw. an den ersten Stationen im AB-Bereich von Brandenburg kommend? Wie bereiten sich die S-Bahn und die BVG auf solche zusätzlichen Pendelströme vor? – Das wäre es erst mal für die erste Fragerunde.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Reifschneider! – Jetzt ist Herr Friederici an der Reihe. – Bitte schön!

Oliver Friederici (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Frau Dr. Niedbal, und auch an die Anzuhörenden, Frau Kreienkamp und Herrn Buchner! Wir haben als CDU-Fraktion sehr erfreut zur Kenntnis genommen, was Sie hier gesagt haben. Ich möchte noch ein paar klare, kurze, präzise Fragen stellen – erstens: Betriebswirtschaftlich haben Sie Mindereinnahmen gehabt. Wie wird das jetzt verrechnet? Wie werden Ihre beiden Unternehmen damit klarkommen? Die Deutsche Bahn haben wir nicht eingeladen, aber sie führt auch einen öffentlichen Nahverkehr für Berlin durch. Das ist jetzt vielleicht zu vernachlässigen, aber für die beiden Unternehmen BVG und S-Bahn würde mich das interessieren, was das für sie bedeutet.

Zweitens: Bereiten Ihnen die Kündigungen, die Herr Reifschneider schon angesprochen hat, die eventuell zum Ende des Jahres zum neuen 29-Euro-Ticket kommen, schon heute Sorgen? Wir haben ja die Situation, dass möglicherweise nach dem erfolgreichen Nutzen des 29-Euro-Tickets für den Zeitraum von drei Monaten die Menschen sagen: Wir gehen jetzt trotzdem raus, wenn es ein höheres preisliches Gefüge gibt.

Drittens – die Erhöhung der Kapazitäten für die Zukunft: Wir haben ja gesehen, wir haben mehr Verkehr relativ selten über dem Niveau der Vor-Corona-Zeit gehabt. Die Vor-Corona-

Zeit, an die wir uns natürlich alle sehr gerne zurückerinnern, hat für uns in vielfacher Hinsicht mehr Leben, mehr Freiheiten und alles bedeutet. Das heißt, viele Menschen sind auch im öffentlichen Nahverkehr unterwegs gewesen. Ich freue mich, dass wir fast wieder an die Zahlen herangekommen sind, aber nicht durchgehend. Dennoch wird es, wenn Corona nachlässt, spätestens im Frühjahr, und nehmen wir mal an, es kommt nach dem 1. Januar 2023 zu einer Nachfolgelösung nach dem 29-Euro-Ticket, wenn das attraktiv ist, zu mehr Verkehr kommen. Wie gehen Sie damit um, und was sind die Anforderungen, die Sie an den Aufgabenträger stellen müssen? Wir müssen feststellen, es wird ja dann deutlich mehr Verkehr notwendig sein und auch mehr Fahrzeuge.

Dann frage ich mit Blick auf das, was unter 1 b zur Nachfolgelösung als Punkt aller Parteien angemeldet wurde: Die 105 Millionen Euro, die das Land Berlin aufgrund der Steuermehreinnahmen für drei Monate in die Hand nimmt, sind ja Geld, das uns im Konsum und in anderen Bereichen fehlt. Ich spreche nicht gegen das Ticket, ich finde das in Ordnung, aber die Sozialdemokraten sind da in einer Medienkampagne vorgeprescht, ohne in der Koalition jemanden vorher darüber zu informieren, und die grüne Verkehrssenatorin und der grüne Finanzsenator sollten es dann irgendwie umsetzen. Ich frage: Wie wird sich denn das künftig auswirken? Nehmen wir mal an, wir haben ein Nachfolgeticket auch für 29 Euro! Wie will der Senat, wenn es auf Bundesebene auf 49 oder 69 Euro hinausläuft, wenn der Bund sagt, wir werden nur einen kleinen Teil davon bezahlen, nach dem 1. Januar damit umgehen? Ich weiß, Frau Dr. Niedbal, Sie werden jetzt hier, das empfinde ich persönlich so, sicherlich nicht sagen, es ist nicht so. Die grüne Partei hat hier in der Verkehrs- und Finanzverwaltung von einem Koalitionspartner mit Blick auf die heutige Verfassungsgerichtsverhandlung und den möglichen neuen Wahltermin den Schwarzen Peter zugeschoben bekommen. Dennoch möchte ich Sie bitten, darauf so fundiert zu antworten, wie Sie es können, was denn dann passiert. Nehmen wir mal an, es wird ein 49- oder 69-Euro-Ticket geben, dann heißt das ja, dass das Land weiterhin dazugeben muss. Sie haben gestern als Land Berlin im Verkehrsverbund die Position vertreten, es wird erst mal keine Tarifierhöhung geben, aber irgendwoher muss das Geld ja kommen. Die Menschen sind daran gewöhnt, aber ich glaube nicht, dass wir zum alten Ticketpreis zurückkommen, aber die Nahverkehrsunternehmen müssen auch irgendwie wirtschaften. Das ist meine ganz zentrale Frage.

Dann möchte ich Sie noch fragen, nachdem es aus Sicht Brandenburgs verständlicherweise zu keiner Lösung bei einem 29-Euro-Ticket für den C-Bereich gekommen ist, ob Sie vielleicht auch die Problemlage erkennen, die sich ab dem 1. Oktober einstellen wird, wenn die Brandenburger nach Berlin fahren und ihre Autos in den Außenbezirken abstellen werden. Das ist ein nicht zu vernachlässigendes Problem, das dann sicherlich auch im politischen und medialen Raum zu thematisieren ist. Wenn Sie auf Berliner Seite am Stadtrand wohnen und Brandenburger haben, die jeden Morgen hereinpendeln, das sind fast 300 000 Menschen, dann ist das in der Tat ein Problem. Sie wissen, wie die Verkehrssituation im ÖPNV in Brandenburg ist. Die Menschen fahren nun mal meistens mit dem Auto. Wie wird sich das auf Berlin auswirken?

Und schließlich: Wagen Sie eine Aussage, dass es im Verkehrsverbund weiterhin harmonisch ein einheitliches Tarifsystem ABC geben wird? Die Verlautbarung von gestern, das 29-Euro-Ticket allein in Berlin, die Aussagen des von uns sehr geschätzten Verkehrsministers aus Brandenburg, dass Brandenburg finanziell gar nicht in der Lage ist – Sie können da als Grüne und SPD lachen, Ihre Parteien haben einen Haushaltsplan aufgelegt, den Sie gerade

verhandeln, da ist kein Geld für eine Ausweitung des 29-Euro-Tickets auf C und das restliche Land Brandenburg drin, das haben Ihre Parteien im Haushaltsentwurf in Brandenburg nicht abgebildet. Wie soll es denn da weitergehen? Wir möchten den einheitlichen Tarif ABC und auch einen gemeinsamen Verflechtungsraum weiterhin haben, nicht nur wirtschaftlich, menschlich und sozial, sondern vor allem in der Mobilitätspolitik. Wie soll das ab 1. Januar 2023 weitergehen? – Das sind die Fragen an den Senat. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön, Herr Friederici! – Jetzt ist Herr Laatsch an der Reihe. – Bitte schön!

Harald Laatsch (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Danke auch an die Anzuhörenden, dass Sie heute erschienen sind und uns Auskunft geben! – Ich frage zunächst Frau Dr. Niedbal: Sie sagten selbst, die Züge werden voller. Wie hat sich denn der Senat in Erwartung des 9-Euro-Tickets darauf vorbereitet? Hat er mehr Ressourcen beim Vertragserfüller bestellt oder eine zusätzliche Taktverdichtung beauftragt, oder wie ist das vonstattengegangen? Wie sieht man im Nachhinein die Ansprüche an den Mehrbedarf? Sind die erfüllt worden? Sind überhaupt keine Mehrbedarfe bestellt worden usw.?

Dann zum Übergangsticket, dem 29-Euro-Ticket: Werden jetzt für die Zukunft weitere Ressourcen bestellt, oder wird in Erwartung dessen, was wir gerade gehört haben, dass es nicht mehr als das Vor-Corona-Niveau gab, entspannt auf die Situation geschaut und gesagt, das wird mit dem 29-Euro-Ticket auch nicht passieren? Wie kommen die BVG und die S-Bahn an die Differenz zwischen dem 29-Euro-Ticket und dem regulären Preis?

Sie sprachen davon, dass 80 Prozent ein 9-Euro-Ticket hatten. Von welcher Gesamtmenge war da die Rede, alle Berliner, oder wer war damit gemeint? – Wir haben gehört, dass trotz des 9-Euro-Tickets die Vor-Corona-Zahlen nicht überboten wurden. Das ist ja in der Urlaubszeit vielleicht nicht ganz so verwunderlich, wenn das überhaupt ins Verhältnis gesetzt worden ist, das weiß ich jetzt so nicht, es ist noch nicht besprochen worden. Wie ist die Entwicklung nach dem 9-Euro-Ticket? Gehen die Zahlen wieder zurück auf Corona-Niveau, oder fallen die irgendwie, oder bleiben die stabil? Wenn es trotz des verbilligten Tickets keinen Mehrverkehr oder keine Mehrnutzung beim ÖPNV gab, ist die Frage: Ist das nicht ein Beweis für einen Mangel an Erfolg? Wobei ich natürlich dieses Herausgreifen der Urlaubszeit für einen Vergleich sowieso schwierig finde.

Dann sind wir von BVG-Kunden angesprochen worden – die Frage geht an Sie, Frau Kreienkamp –, die bereits ab 20. ein Ticket bestellt und auch bestätigt bekommen haben, dass sie es bestellt haben, aber weder Post noch ein E-Mail-Ticket bekommen haben. Jetzt ist die Frage, wie sich diese Kunden verhalten sollen und wie sie an ihr Ticket kommen, denn diejenigen, die später bestellt haben, haben offensichtlich ein Ticket per E-Mail bekommen, nur die Erstbesteller anscheinend nicht. Da muss wohl etwas schiefgegangen sein. Wie sollen sich solche Kunden verhalten? – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön! – Jetzt ist Herr Graf an der Reihe. – Bitte schön!

Werner Graf (GRÜNE): Vielen Dank erst mal für die Einschätzungen und auch für das überwiegend positive und erfolgreiche Feedback zum 9-Euro-Ticket! Wir haben zum ersten

Mal einen bundesweiten Modellversuch gehabt, was das bei diesen Kriterien „einfach, einheitlich und günstig“ heißt. Da würde mich interessieren: Haben Sie in Gesprächen mit anderen Unternehmen oder mit Blick auf andere Auswertungen für die Metropolregion Berlin-Brandenburg spezielle Effekte oder Besonderheiten in Berlin gesehen? Haben der Preis, die Einheitlichkeit oder die Einfachheit eine besondere Wichtigkeit? Was sind die Kriterien? Haben Sie auch feststellen können, das würde mich noch mal interessieren, ob der Verkehr besonders im Innenstadtbereich oder auch über die Berlin-Brandenburg-Grenze zugenommen hat? Konnte man da bestimmte Effekte feststellen? Das ist für uns auch für die Zukunft interessant, wie es da weitergehen könnte. Sie haben auch kurz davon gesprochen, dass wir weitere Kunden ansprechen konnten. Wir haben im ÖPNV oft viele junge Leute mit dabei. Konnten Sie vielleicht auch Effekte bei älteren Personen erzielen? Wir haben neulich im Ausschuss erfahren, dass 90 Prozent der Menschen mit Behinderungen gar kein Auto besitzen und sehr auf den ÖPNV angewiesen sind. Gab es dort Effekte, die Sie gesehen haben?

Prinzipiell hätte ich von Ihnen gerne eine Einschätzung, denn Sie haben von der Preiselastizität gesprochen. Wir kennen diese Agora-Studie, die neulich herausgekommen ist. Die ergab bei der Frage, wie die Zustimmung ist: Bei 9 Euro würden es 52 Prozent weiter kaufen. Bei 29 Euro waren es noch 26 Prozent und bei 69 Euro 4 Prozent. – Haben Sie da selber bestimmte Erfahrungen gemacht, oder können Sie sagen, dass das ungefähr die Preise wären, die Sie in Zukunft für ein bundesweit einheitliches Ticket sehen würden? Das wäre für mich interessant.

Und vor allem wäre für mich interessant, wie wir es schaffen können, die Teilnehmerzahlen weiter zu steigern. Uns wurde immer wieder gesagt, dass die langfristige Verbindlichkeit ein entscheidender Faktor ist, wenn jemand sein Auto abschaffen will. Dann darf ein Ticket nicht nur für drei Monate und dann wieder für drei Monate gelten, sondern langfristig und dauerhaft. Politisch möchte ich für meine Seite aufnehmen, dass wir nicht nur beim Preis heruntergehen dürfen, sondern dass wir auf keinen Fall bei den Investitionen sparen dürfen und sie noch ausbauen müssen, das heißt, dass wir gerade in den Umweltverbund viele Investitionen stecken müssen. – So weit erst mal!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön, Herr Graf! – Jetzt ist Herr Machulik an der Reihe. – Bitte schön!

Stephan Machulik (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Frau Kreienkamp, Herr Buchner und auch Frau Niedbal, für die Ausführungen zu diesem für uns alle überraschend gekommenen, aber sehr erfolgreichen 9-Euro-Ticket, das wir jetzt hatten! Man kann schon sagen, dass es sozialpolitisch ein riesengroßer Erfolg war. Wir haben Menschen davon überzeugen können, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Wir müssen uns aber gleichzeitig auch eingestehen, dass wir verkehrspolitisch nicht allzu viel bewegen konnten, weil es da um diesen Preisimpuls ging – das haben Sie ganz gut dargestellt, Frau Kreienkamp –, um zu zeigen: Lasst das Auto stehen und nutzt den ÖPNV!

Bei den Auswertungen, die die BVG jetzt gemacht hat, ist mir wichtig zu wissen, wenn ich mir angucke, dass 10 Prozent möglicher Autofahrten in Berlin vermieden werden konnten, gerade als Entlastung für Pendler: Wie sieht es aus mit dem Umland in Brandenburg, also da, wo unsere Pendler herkommen? Das ist für mich wichtig, weil diese Fragestellung gerade schon aufgeworfen wurde. Wie sieht es in der Zukunft aus mit dem Nachfolgemodell? Ich sage es von meinem Bauchgefühl her: Bei dem, was ich gesehen habe auf den Straßen in der Zeit des 9-Euro-Tickets, ist mir nicht aufgefallen, dass deutlich mehr Pendler aus Brandenburg mit einem 9-Euro-Ticket nach Berlin kamen, sondern die Autos wurden weiter gefahren. Also wie schätzen Sie das ein in der Zukunft mit einem 29-Euro-Ticket? –, weil hier auch gerade etwas schwarzgemalt wurde, was ich nicht nachvollziehen kann. Diejenigen, die derzeit kein Angebot für den Nahverkehr haben – da schließe ich das, was Sie gesagt haben, mit ein –, fahren Auto, und die werden auch beim 29-Euro-Ticket Auto fahren, weil sie kein Angebot haben. Es wäre interessant, ob Sie da Daten haben, gerade aus den Umlandgemeinden von Berlin, wie viele Nutzer es dort gab.

Was für mich auch wichtig ist, um das klarzustellen: Gibt es eine Statistik darüber – es wird wahrscheinlich schwierig sein, weil Sie das ja wahrscheinlich nur bei denen wissen, die es sich am Automaten geholt haben –, gibt es Befragungen darüber, wie viele Berliner/-innen aus den Außenbezirken prozentual zu denen in den Innenbezirken das 9-Euro-Ticket genutzt haben? – Denn das ist ja auch noch mal ein Indiz dafür, um zu sehen, wo in zukünftigen Nachfolgemodellen an der Stellschraube gedreht werden muss, damit alle Berliner/-innen daran partizipieren. Für mich wäre auch der Punkt nachzufragen, wie Sie in Zukunft dafür sorgen wollen – und da oute ich mich jetzt; ich habe bislang überhaupt keine Entlastung davon gehabt, ob 9-Euro-Ticket oder alle Nachfolgemodelle; ich bin ein treuer Kunde der BVG und habe eine Umweltkarte im Jahresabo, und es hat ein wenig länger gedauert, bis dann etwas kam –, dass diejenigen, die jetzt schon ein Jahresabo für die Umweltkarte haben, schneller diese Entlastung spüren? Das sind, glaube ich, Ihre treuesten Kunden – nur mal so als kleine Eigenwerbung. Das Gleiche wird auch bei der S-Bahn sein. Sie sind immer gleich dabei gewesen, das haben ich auch so verstanden, Herr Buchner, das ist toll. Dann muss sich jetzt die BVG die S-Bahn als Vorbild nehmen, und dann wird alles gut.

Bei dem Nachfolgeticket, dem 29-Euro-Ticket, und den vom Senat bereitgestellten 105 Millionen, um das für die Berliner zur Verfügung zu stellen, was andere Bundesländer entweder nicht wollen oder vermeintlich nicht können – ich sage extra, vermeintlich nicht können –, wäre es für mich interessant zu erfahren, ob tatsächlich Einsparungen – das geht an Frau Niedbal – irgendwo gemacht wurden oder ob wir noch Geld für das Jahr 2022 im Haushalt haben, das nicht veranschlagt wurde außer für eine Schuldentilgung, oder ob es das ist, was gerade in den Raum gestellt wurde, der große weiße Elefant, dass wir irgendwo sparen müssten. Ich habe Herrn Friederici schon so verstanden, dass er hier die These aufgeworfen hat, dass diese 105 Millionen Euro aus irgendeinem anderen Titel herausgenommen werden. – [Zuruf von Oliver Friederici (CDU)] – Es war unterschwellig zu hören, deswegen hätte ich da gern mal eine Klarstellung. Dann gibt es auch keinen Dissens, Herr Friederici!

Was mich auch interessieren würde: Können Sie schon Aussagen – ich weiß, wir sind noch mitten in den Verhandlungen – zu den 1,5 Milliarden Euro treffen, die der Bund zur Verfügung zur Verfügung stellen will, und den 1,5 Milliarden, die der Bund von den einzelnen Bundesländern erwartet, und dazu, wie dann die Aufteilung dieser Mittel seitens der Bundesländer geplant ist? Haben Sie da schon erste Erkenntnisse? Und – jetzt nerve ich Sie richtig,

Frau Niedbal – wie geht es weiter mit dem Ausbau des ÖPNV? – Nicht, dass man uns nachsagt, wir wollen nur billige Tickets und werden dafür den Ausbau und die Qualität senken. Könnten Sie dazu noch zwei, drei Ausführungen machen? – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Gut! Danke schön! – Jetzt habe ich mich noch auf die Redeliste gesetzt, und Herr Kollatz und Herr Kraft sind auch noch auf dieser Liste. Ich frage, ob es noch weiteren Bedarf gibt, ansonsten würde ich dann die Liste schließen. – Herr Reifschneider? – Sie haben doch schon! Wir müssen uns jetzt wirklich auch ein bisschen ranhalten, denn Frau Kreienkamp muss nach meinen Informationen auf dem Handblatt um 10.30 Uhr die Sitzung verlassen. Also wir müssen jetzt schon gucken, dass wir zum Ende kommen, und ich bitte um Konzentration.

Kristian Ronneburg (LINKE): Ich möchte nur noch mal starkmachen, was einige Vorredner/-innen auch bereits gesagt haben. Ich denke, das, was das 9-Euro-Ticket ausgemacht hat, war nicht nur der Preis, sondern auch die Einfachheit und die Niedrigschwelligkeit der Nutzung. Die bundesweite Nutzung war tatsächlich eine Art Revolution in Deutschland. Dass es ein solches Ticket gab – das auch dafür sorgte, dass Freizeitverkehre, das wurde heute auch erwähnt, in größerem Maße stattfanden, aber auch das gehört zur Mobilität dazu, und es war eine echte sozialpolitische Errungenschaft, dass sich viele eine Reise leisten konnten, die das vorher nicht konnten –, war eine Entlastungsmaßnahme. Die Kritik meiner Fraktion ist bekannt, dass diese Entlastungsmaßnahme nur auf drei Monate begrenzt war und dass sich die Bundesregierung so viel Zeit genommen hat für eine Nachfolgediskussion, dass sie vergessen hat, rechtzeitig eine Nachfolgelösung zu entwickeln und zu implementieren. Es hätte ja auch die Möglichkeit gegeben, das 9-Euro-Ticket um einige Monate zu verlängern, sollte es weitere Diskussionen darüber geben, welches Zukunftsmodell man darüber hinaus anstrebt. Solche Möglichkeiten hätte es gegeben, die wurden nicht genutzt.

Es gab zwischenzeitlich auch die Diskussion darüber, ob das nicht alles nur aus einer bestimmten politischen Ecke käme, wenn ich mich da so an die Zitate des Bundesfinanzministers erinnere, der dann doch gütigerweise seinem Verkehrsminister erlaubt hat, nach einer Nachfolgelösung für das 9-Euro-Ticket zu suchen. Ich möchte an der Stelle konstatieren – Frau Niedbal wird uns sicherlich in ihrer Stellungnahme noch darüber berichten können –: Jetzt, Ende September, gibt es endlich ein Commitment, dass es eine Arbeitsgruppe gibt, die sich um eine Nachfolgelösung bemüht. Ich finde, das ist ein absolutes Armutszeugnis auch dieser Bundesregierung, dass sie es nicht vermocht hat, die politische Kraft zu entwickeln, die Diskussion früher voranzutreiben. Nun müssen unter Zeitdruck wieder Modelle diskutiert werden. Man hatte eigentlich den Sommer über genug Zeit. Das ist einfach verlorene Zeit. Das hätte man alles auch anders haben können. Jedenfalls habe ich vernommen, dass es auch parteiübergreifend eine große Zustimmung zu dem Ticket und möglichen Zukunftsszenarien gegeben hat – also völlig unverständlich, warum man das so behandelt hat.

Der Senat – das wurde richtigerweise erwähnt, das ist heute auch der zweite Teil unserer Anhörung – hat sich um eine Interimslösung bemüht. Das 29-Euro-Ticket AB wird ab 1. Oktober starten. Ich darf noch mal sagen: „bemüht“, bitte nicht falsch verstehen! Es ist mit Hochdruck daran gearbeitet worden. Ich bin dem Senat und auch den Verkehrsunternehmen sehr dankbar, dass sie, obwohl sie auch mit ihrem Personal in einer Drucksituation stehen, das Ganze gut umgesetzt bekommen, sicherlich jetzt beim 29-Euro-Ticket nicht ganz so niedrigschwellig wie beim 9-Euro-Ticket und sicherlich dann auch noch mal mit einem überschaubareren Er-

folg am Ende, würde ich jetzt einmal vorab meinen, denn wir haben hier eine Berliner Lösung, die vor allem den politischen Druck weiter aufrechterhalten wird und auf der anderen Seite natürlich auch eine Entlastungsmaßnahme für die Berlinerinnen und Berliner ist, allerdings aus unserer Sicht – und das ist auch schon so weit bekannt – noch nicht vollständig ist, denn wir brauchen genauso weitere Entlastungsmaßnahmen bei den Empfängerinnen und Empfängern oder den Inhaberinnen und Inhabern eines Sozialtickets. Auch das steht jetzt auf der Tagesordnung. Möglicherweise kann Frau Dr. Niedbal in der Stellungnahme auch etwas dazu sagen, wie weit wir auf diesem Wege sind, denn – das ist auch schon in den Medien kolportiert worden – es wird nach meiner Kenntnis morgen eine Aufsichtsratssitzung des VBB geben, wo auch das Sozialticket und die Frage der Tarifierung ab dem 1. Januar auf der Tagesordnung stehen.

Als letzte Bemerkung, weil dort auch der Konflikt um die sich auseinander entwickelnden Tarife in Berlin und Brandenburg aufgemacht wird: Wenn wir uns den C-Bereich anschauen, wäre es natürlich viel besser gewesen, wir hätten den jetzt schon in das 29-Euro-Ticket inkludiert. Es hat nicht funktioniert mit Brandenburg an der Stelle, und ich würde den Ball von Herrn Friederici gern aufnehmen, denn natürlich darf uns das alles nicht kaltlassen, wie es sich im VBB entwickelt hat. Ich finde, diese Diskussion war vielleicht der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen gebracht hat, aber es war der stete Tropfen – das hatte ich auch versucht, in meiner Plenarrede letzte Woche deutlich zu machen –, dass wir diese Entwicklung bereits in der letzten Wahlperiode hatten vor dem Hintergrund, dass die Berliner Landesregierung einen anderen Weg geht als offenbar die brandenburgische Landesregierung. Die Berliner Landesregierung hat ganz klare Ziele gesetzt, die Ticketpreise zu reduzieren. Wir haben es ja geschafft, die teilweise einzufrieren. Dann mussten wir auch mal erhöhen. Wir haben das aber nicht mit der Gießkanne gemacht, sondern abgewogen, wo Erhöhungen möglich sind. Deswegen ist jetzt beispielsweise in Berlin der Einzelfahrausweis um einiges teurer als noch vor wenigen Jahren. Auf der anderen Seite haben wir es aber geschafft, Entlastungsmaßnahmen auf den Weg zu bringen: Reduzierung des Sozialticketpreises genauso wie das kostenlose Schüler-/innenticket, ein besseres Azubiticket – um nur ein paar Beispiele zu nennen.

Es gibt eben kein Äquivalent auf brandenburgischer Seite. Natürlich muss die brandenburgische Landesregierung da auch Prioritäten setzen, und wenn sie meint, die Priorität sollte dort nicht gesetzt werden, dann müssen der Berliner Haushaltsgesetzgeber und die Landesregierung erst mal damit umgehen, aber ein echtes Aufeinanderzugehen ist es auch nicht, denn – das hatte ich auch erwähnt – sicherlich verfügt Brandenburg auch über Mehreinnahmen, und da muss auch in Brandenburg die Diskussion engagierter geführt werden, wie sich dort das Tarifgebilde entwickeln soll. Sie haben natürlich eine andere Situation als wir hier in Berlin, aber trotzdem gehört es zur Wahrheit dazu, das immer wieder in der Debatte zu erwähnen. Das ist nicht der böse Wille der Berlinerinnen und Berliner, sondern ein echtes politisches Anliegen, das von der gesamten Koalition geteilt wird, dass wir bei den Fahrpreisen einen großen Effekt sehen, gemeinsam mit dem Angebotsausbau, also diese Fahrpreise so attraktiv wie möglich zu gestalten, damit es möglichst wenig Hürden für alle gibt, den Nahverkehr zu nutzen. Das ist eine schwierige Entwicklung, aber ich denke, auch unsere gemeinsamen Beratungen mit Brandenburg, die wir als Ausschuss ja haben, sind sicherlich geeignet, ein gegenseitiges Verständnis dafür hervorzulocken und die Diskussion zu befördern. – Dabei möchte ich es jetzt belassen.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Ich möchte jetzt Herrn Kollatz das Wort geben. – Bitte schön!

Dr. Matthias Kollatz (SPD): Danke schön! – Ich glaube, wir sollten es jetzt auch nicht zu kompliziert machen. Die Anzuhörenden haben ja freundlicherweise vorgetragen – und das fand ich auch sehr interessant –, dass wir insgesamt etwas erreicht haben mit dem 9-Euro-Ticket. Bei dem 9-Euro-Ticket steht tatsächlich jetzt erst mal die soziale Entlastung im Vordergrund, und insofern ist auch das, worüber jetzt diskutiert wird, geprägt durch die soziale Entlastung, und es sollen dabei, wenn möglich, auch Schritte gegangen werden, die keine Schritte sind, die man später in Richtung Verkehrswende bereut. Aber es ist auch klar, das ist jetzt erst mal geprägt durch das Thema Entlastung, und wenn das geprägt ist durch das Thema Entlastung, dann macht es auch keinen Sinn, jetzt zu versuchen, das überzustrapazieren.

Vor diesem Hintergrund habe ich jetzt aber eine Frage. Herr Buchner hatte, glaube ich, gesagt, dass Sie eine Erkenntnis haben, Sie haben ungefähr 100 Prozent des Vor-Corona-Zustands erreicht, sagen aber, Sie haben eine andere und auch bessere Verteilung, also weniger Berufsverkehr und mehr Freizeitverkehr. Das würde ja erst mal bedeuten, dass, egal, was für Preise man macht, solange wir eine relativ starke Wahrnehmung von Homeoffice haben – das klingt ja auch plausibel –, nicht so ohne Weiteres die Zahl der Verkehrsteilnehmer zurückkehren wird, die wir vor der Coronakrise hatten. Da ist jetzt erst mal die Frage: Wie stark schätzen Sie das ein? Sie haben gesagt, im Jahr davor waren es 80 Prozent, aber wahrscheinlich waren das jetzt nicht alles nur Freizeitverkehre. Also was ist aus Ihrer Sicht – vielleicht kann auch Frau Kreienkamp etwas dazu sagen – das, was man bei dem gegenwärtigen Mix von Homeoffice und allem anderen zusammen an Berufsverkehr gewinnen kann? Landet man dann bei 80 Prozent, bei 90 Prozent, oder wo landet man dann? Wenn es so ist, dass der Rest durch mehr Freizeitverkehre zustande kam, dann wäre die Frage: Sind das dieselben Leute, also sind es die, die früher als Berufstätige gefahren sind und jetzt in der Freizeit fahren, oder sind das andere Leute? Das ist wichtig für das Thema Ausbau des Kundenkreises.

Die SPD hat sich ja unter dem Gesichtspunkt Verkehrswende schon seit Langem für so etwas wie ein 365-Euro-Ticket starkgemacht. Da kommen wir jetzt auch in bestimmten Kursen hin, aber dafür ist natürlich auch wichtig: Was können wir an Kunden gewinnen? Vor diesem Hintergrund die Frage: Wer ist das, und in welchem Umfang sind es aus Ihrer Sicht neue Gruppen und in welchem Umfang nicht?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön, Herr Kollatz! – Jetzt Herr Kraft und Herr Reifschneider, und dann müssen wir ganz schnell zu Frau Kreienkamp kommen. Oder vielleicht ist es jetzt doch schon zu spät für Sie, und wir müssten wir jetzt doch einen Cut machen. Ich frage mal: Können wir jetzt einen Cut machen?

Eva Kreienkamp (BVG): Ich muss tatsächlich allerspätestens um halb hier raus, und wenn Sie von mir noch ein paar Antworten haben wollen, dann würde ich sie auch gerne geben wollen, sonst sammle ich einfach immer weiter Fragen.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Gut, dann machen wir jetzt hier einen Cut. Alle sind damit einverstanden, und Frau Kreienkamp hat das Wort. – Bitte schön!

Eva Kreienkamp (BVG): Vielen Dank! – Ich versuche, das ein bisschen zu ordnen und den Teil zu beantworten, den ich beantworten kann. Erst mal noch kurz zum 9-Euro-Ticket, ein Teil der Fragenkomplexe ging ja in die Richtung: Was hat das bei uns für finanzielle Auswirkungen? – Wir haben in unserem voraussichtlichen Ist ein Minus von etwa 120 Millionen Euro für diese drei Monate Juni, Juli und August eingepreist, und da sind auch schon die Einnahmen mit drin, die wir behalten können. Also das ist so ausgesteuert, dass wir am Ende des Jahres bei der BVG auf null kommen werden. Also ungefähr 120 Millionen Euro, das passt.

Dann: Wie haben sich die Menschen benommen? – Sie haben sich insgesamt gut benommen. Beim Schwarzfahren haben wir jetzt eine Quote von ungefähr 1,5 Prozent, ansonsten hat die BVG immer so 3 bis 4 Prozent. Das heißt, wir haben jetzt nur noch entweder welche, die vergessen haben, in das 9-Euro-Ticket ihren Namen reinzuschreiben und es dann irgendjemand anderem kurz gegeben haben, oder welche, die wirklich nicht mitgekriegt haben, dass es ein 9-Euro-Ticket gibt, oder eben die Hardcores, die es natürlich auch gibt. Ich glaube, das ist echt der Bodensatz, der jetzt erreicht ist.

Dann ist die Kernfrage auch in die Zukunft hinein: Wie sieht es mit den Kapazitäten aus? Wo müssten wir sie eigentlich ergänzen? Wie haben sich die Verkehre entwickelt? – Was wir gesehen haben, ist einerseits: Bei uns war es wirklich gleichmäßig verteilt. Also es war nicht so, dass es bestimmte Linien gab, die über Gebühr strapaziert wurden, sondern das Netz hat insgesamt diese ganzen Menschen aufgenommen, was bei uns zur Interpretation geführt hat, dass wir einfach so eine Art Mitnahmeeffekt hatten. Das, was ich vielleicht sonst mit dem Auto oder mit dem Fahrrad gemacht hätte, habe ich dann einfach mal mit dem Bus gemacht, und zwar überall. Was wir auch gesehen haben, gerade beim Freizeitverkehr, war: Zwischen A und C wurde wahnsinnig viel hin- und hergefahren, und das ist ein anderes Verhalten als sonst, denn wir haben uns nämlich auch angeschaut: Wie ist der Zusammenhang zwischen dem Umlandverkehr C und B? Das haben wir gemacht, weil wir natürlich auch in die Diskussion einsteigen wollen: Wie geht das jetzt eigentlich weiter? – Wir sehen, dass viel gerade in den Pendlerbeziehungen zwischen B und C stattfindet. Das heißt, wir müssen in die Zukunft hinein, egal, wie sich Berlin und Brandenburg benehmen werden, im VBB Wege finden, dass wir die Zusammenhänge zwischen B und C noch besser hinkriegen und da ein besseres Angebot machen, denn da spielt die Musik. Das ist ein wesentlicher Baustein, deshalb brauchen wir einen wirklich starken VBB, der das gut verhandeln kann mit den beiden Ländern.

Dann ist auch die Frage: Wie ist die Struktur unserer Fahrgäste? – Wir hatten – das hat Herr Buchner auch gesagt – ungefähr 80 bis 85 Prozent. Das ging dann ein bisschen hoch und war bei uns zu beobachten. Der erste Teil: Wann sind wieder die Leute in den ÖPNV eingestiegen, die nicht unbedingt fahren mussten? – Das war zu der Demo gegen den Krieg gegen die Ukraine. Die sind alle mit einem BVG-Ticket ans Brandenburger Tor gefahren. Das war die erste Zäsur, wo es wirklich nach oben ging. Die zweite Zäsur, wo es dann weiter nach oben ging, war die Abschaffung der Homeofficepflicht. Das war Ende März. Da haben wir gesehen, dass wir auf ein Level von ungefähr 90 Prozent gekommen sind. Das sind nämlich all die, die wieder zurück ins Büro gefahren sind.

Von der Strukturseite her sehen wir also, dass im Prinzip unsere „Normalo“-User, nämlich die, die die Abos haben, insgesamt zurückgekommen sind, und die waren auch relativ stabil. Die waren nur dann nicht mehr stabil, als wir dann das 9-Euro-Ticket hatten. Die haben ihre Abos nicht erneuert, die in diesen Zeitraum gefallen sind, sondern haben sich einfach ein

9-Euro-Ticket gekauft. Die werden wir jetzt wiedersehen als Abonnenten des 29-Euro-Tickets. Die kommen jetzt wieder, und dann ist die Frage: Wie viele kommen darüber hinaus? – Denn das sind die, die vielleicht Interesse gefunden haben, gemerkt haben, dass ihre Wege mit dem ÖPNV interessant sein können und deshalb ein 29-Euro-Ticket kaufen. Was wir nicht hinkriegen werden mit dem 29-Euro-Ticket AB, ist, tatsächlich mehr Pendlerinnen und Pendler in diesen Beziehungen BC hinzukriegen. Das wissen Sie, aber das sehen wir auch in unseren Auswertungen.

Auf die Preisdiskussion will ich jetzt nicht weiter eingehen. Ich glaube, wir sind jetzt gerade in einer Situation, dass der ÖPNV ausdiskutiert werden muss, und da braucht es dann einfach einen gesamtgesellschaftlichen Konsens: Wie viel soll er kosten auf der einen Seite mit dem Ziel, dass wir die Mobilitätswende hinkriegen? Und auf der anderen Seite – und das ist das, was wir, glaube ich, für uns klarhaben müssen – muss das Angebot in einer intelligenten Art und Weise ausgebaut werden, damit der Verkehr, der entsteht, einfach nach und nach in den ÖPNV eingesammelt werden kann. Da sind wir als Branche durchaus in unterschiedlichsten Gesprächen, damit dieser Aspekt nicht vergessen wird. Deshalb sagen wir das hier auch in aller Deutlichkeit: Mit mehr Angebot kriegen wir auch mehr Fahrgäste. Die Frage ist nur: Wie muss das Angebot aussehen? Müssen wir überall flächendeckend in die ganze Republik Schienen reinpacken, oder gibt es auch andere Möglichkeiten, das gut zu machen, in Richtung on demand, in Richtung Sharingangebote, auch in Richtung Peer-to-Peer-Angebote, aber das ist eine andere Geschichte.

Dann: Wer hat bei dem 9-Euro-Ticket noch eine Einzelfahrkarte gekauft? – Das habe ich mich wirklich gefragt. Ich habe vor Kurzem jemanden kennengelernt. Sie sagte, sie hätte das echt nicht mitgekriegt – eine Amerikanerin, die in Deutschland wohnt und es irgendwie nicht mitgekriegt hat. Das fand ich faszinierend. Aber es ist wirklich ein kleiner Prozentsatz. Das haben wir auch bei unseren Verkaufszahlen gesehen. Es gab noch ein paar im ersten Monat, die gesagt haben: Ich traue dem Angebot nicht, ich kaufe mir lieber eine Monatskarte. – Also es gab da schon ein bisschen Obskuritäten. Die haben sich aber in den Monaten zwei und drei alle aufgelöst, und dann hatten wir wirklich nur noch 9-Euro-Ticket-Verkäufe.

Was wir auch sehen werden – es geht jetzt um das Sonderkündigungsrecht –: Ich glaube, das wird sehr stark davon abhängen, wie dann das neue Modell aussehen wird. Jetzt ist es erst mal so: Die Abonnenten, die vorher schon bei uns waren und ihr Abo einfach nicht verlängert haben, gehen jetzt in das 29-Euro-Abo, und wenn das halbwegs attraktiv ist, dann bleiben die einfach, ob Sonderkündigungsrecht oder nicht. Wenn ihre persönliche Preiselastizität quasi erreicht ist, dann werden die aussteigen, und wir werden das Sonderkündigungsrecht natürlich auch in einer geeigneten Form kommunizieren und mitteilen, dass die auch rauskönnen. Aber das wollen wir nicht direkt am Tag 1 so klarmachen: Du kommst, und dann kannst du auch direkt wieder abhauen. – Das ist natürlich in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen und auch in dem Antrag mit drin, wie es geregelt ist, aber erst mal wollen wir gucken, wie das weitergeht. Wir werden auch das Folgeticket bewerben, aber zum jetzigen Zeitpunkt gehen wir nicht aktiv in die Werbung für das 29-Euro-Ticket, weil wir nicht genau sagen können: Was ist eigentlich der Schritt danach?

Die Entlastung war ja auch noch ein Punkt. Bei den Abonnenten, die auf Monatsbasis bei uns zahlen, haben wir einfach das Abo auf 9 Euro gestellt, und das stellen wir jetzt auch auf 29 Euro. Wir haben tatsächlich bei den Jahreskarten erst im Nachhinein mit der Rückerstat-

tung begonnen. Wir werden uns anschauen, ob wir das nicht dieses Mal auch anders machen können, denn es ist natürlich so, wie Sie sagen, dass das wirklich die treuesten aller Kunden sind, die ein Jahreskarte haben, und auch die haben mich schon angesprochen, wann sie eigentlich ihre Entlastung kriegen. Diesen Weg gehen wir jetzt auch. – Ich hoffe nicht, dass ich etwas Signifikantes vergessen habe. Dann würde ich jetzt darum bitten, gehen zu dürfen.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Kreienkamp, für die Ausführungen, und dass Sie uns noch einige Antworten auf die Nachfragen geben konnten! – Ich würde jetzt dazu übergehen wollen, dass auch Herr Buchner und Frau Dr. Niedbal jetzt antworten können und wir dann in eine zweite Runde eintreten. – Gut! Dann, Frau Kreienkamp, Ihnen alles Gute! Bis zum nächsten Mal, hoffentlich bald! – [Allgemeiner Beifall] – Sie waren heute zum ersten Mal bei uns im Ausschuss, wir werden uns bestimmt bald wiedersehen. – Herr Buchner, Sie haben jetzt das Wort!

Peter Buchner (S-Bahn Berlin): Herzlichen Dank! – Ich fange mal an mit dem Thema Einnahmen: Was hat das für uns auf der Einnahmenseite bedeutet? – Unsere Verkehrsverträge – wie generell hier in der Region im Schienenverkehr – sind ja sogenannte Bruttoverträge. Das heißt, die Fahrgelder stehen den Ländern zu, und die Länder machen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen Verträge je Kilometer, sodass mehr oder weniger Einnahmen unmittelbar in der Landeskasse landen, und die Länder haben sich auch vorbehalten, die Einnahmenaufteilungsgespräche selber zu führen, sodass wir zwar als Vertriebsdienstleister wissen, was wir richtig in die Kasse kriegen, dieses Geld liefern wir dann aber bei den Ländern ab, und wie viel davon wohin verteilt wird, wissen wir gar nicht, weil das eben nicht unser Geld ist. Deswegen kann ich dazu gar nichts sagen.

Es gab jetzt viele Fragen zu den Prognosen: Was glauben wir, wie sich hier alles entwickelt? – Die Tarifangebote, sowohl das 9-Euro-Ticket wie auch das 29-Euro-Ticket wie auch ein mögliches Nachfolgeangebot, sind ja disruptive Tarifmaßnahmen, wo Prognosen wirklich schwer sind. Deswegen traue ich mir da jetzt keine konkrete Prognose zu. Ich glaube, dass das 29-Euro-Ticket als Abo mehr Kunden bringen wird, aber nicht so viele, dass es vertrieblich oder betrieblich Schwierigkeiten bringt. Wir haben auch in den ersten Tagen seit Montag gesehen, dass es keinen Riesenrun von ABC-Kunden gibt, die jetzt auf ein AB-Abo umsteigen wollen. Wir haben das vereinzelt, vor allem von Senioren, die sagen, sie haben ja heute das verbundweite Seniorenticket, wo sie den Verkehr außerhalb Berlins gar nicht brauchen, und darum wollen sie umsteigen auf das 29-Euro-Ticket. Das ist aber auch kein richtiges Massenphänomen.

Bei den Abozahlern – das ist ja schon gesagt worden – ist es uns wichtig, dass wir die Treuesten schnell entlasten. Deswegen kriegen, wie ich vorhin schon gesagt habe, die Jahreskartenzahler ihre Differenz zu dem gezahlten Betrag gleich zurück. Das wird auch jetzt wieder beim 29-Euro-Ticket der Fall sein. – Die jetzige Nachfrage liegt bei ungefähr 90 Prozent von vor Corona. Wir sind also nach dem Ende vom 9-Euro-Ticket um ungefähr zehn Prozentpunkte wieder runtergefallen.

Welche Beobachtungen machen wir im Vergleich zu anderen Regionen? – Ich glaube, generell macht man mit solchen Tickets die Erfahrung, dass attraktive Ausflugsgegenden überannt werden, auch weil die Kapazitäten im Regionalverkehr natürlich nicht dieselben sind wie in einem U- und S-Bahnnetz. Deswegen hatten die Kollegen im Regionalverkehr, vor allem in den Ausflugsgegenden, Werte von über 150 Prozent gegenüber vor Corona, während es bei uns ungefähr 100 Prozent waren. Ich glaube, man kann generell sagen, je höher der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs vorher schon war und je massenleistungsfähiger das Angebot ist, desto geringer waren jetzt die betrieblichen Herausforderungen und die Probleme, die zu bewältigen waren.

Bei einem neuen Abomodell ab dem nächsten Jahr wird total spannend, ob das wirklich unser heutiges Ticketangebot ersetzt. Ich glaube, es haben auch deswegen Leute während des 9-Euro-Tickets ihre normale Monatskarte weiter gekauft, weil es für sie rational war, zum Beispiel Firmen, die Tickets an Mitarbeiter oder Kunden ausgeben, damit sie zeitweise den öffentlichen Verkehr nutzen können. Zum Beispiel ist es für Autowerkstätten, die Unfallwagen reparieren, sinnvoll, eine übertragbare Karte zu haben. Mitnahmemöglichkeiten, die unsere Umweltkarten bieten, hat das 9-Euro-Ticket nicht geboten. Bei der Lösung des 29-Euro-Tickets ist es sehr schön, dass es kein zusätzliches Tarifangebot ist, sondern die Vergünstigung eines vorhandenen. Dadurch wird der Tarifdschub nicht noch größer. Wenn aber ab 1. Januar das neue bundesweite Angebot wieder, wie das 9-Euro-Ticket, nicht übertragbar ist und keine Mitnahmemöglichkeiten bietet, werden wir uns hier in der Region überlegen müssen, ob wir unsere hiesigen Abos dann alle einstampfen und eben nur dieses eine Angebot haben oder ob dieses bundesweite Angebot on top als zusätzliches Ticket kommt. Ich glaube schon, dass Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeiten zum Beispiel für Heavy User im öffentlichen Verkehr wichtige Themen sind und dass wir darüber diskutieren müssen, dass wir hier ein Tarifangebot brauchen, was das auch weiterhin bieten kann. – So weit zu den Themen, zu denen ich zu Frau Kreienkamp noch etwas ergänzen konnte.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank dafür, Herr Buchner! – Jetzt hätte noch Frau Dr. Niedbal das Wort. – Bitte schön!

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK): Das Thema Nachfolgeticket für 29 Euro und das bundesweite Nachfolgeticket sind eigentlich unter dem nächsten Punkt, aber weil schon die Fragen aufkamen, würde ich jetzt die Gelegenheit nutzen und das jetzt ergänzen. Natürlich ist es klar, dass eine Lösung für das gesamte Verbundgebiet, wie 29 Euro bzw. ein ABC-Ticketangebot, besser gewesen wäre. Das habe ich auch schon an anderer Stelle so deutlich gesagt. Denn es führt natürlich dazu, dass wahrscheinlich vereinzelt Pendler sagen: Ich fahre jetzt an die B-Grenze und werde dann erst auf Berlin AB wechseln. – Das sind Effekte, die wir natürlich nicht im Sinne der Verkehrswende anreizen wollen. Das ist vollkommen klar. Es ging aber hier bei dem 29-Euro-Ticket vor allem darum, eine schnelle Entlastung in den anstehenden Wintermonaten zu bieten, also Oktober, November, Dezember. Deshalb

mussten wir natürlich auch darauf gucken, was in diesem relativ kurzen Zeitraum mit diesem kurzen Vorlauf möglich und nötig ist.

Es wurde gerade schon von Herrn Ronneburg angesprochen, dass wir in Berlin und Brandenburg mit unterschiedlichen Voraussetzungen unterwegs sind. Die Finanzierung vom Nahverkehr in Brandenburg erfolgt ein Stück weit anders. Insofern haben wir das innerhalb vom VBB natürlich zu respektieren. Umso mehr bin ich dankbar und froh, dass es trotzdem gelungen ist, für Berlin AB eine 29-Euro-Ticketlösung zu ermöglichen.

Das Gleiche gilt für die Frage, wie es eigentlich ab 1. Januar weitergeht, sollte es bis dahin keine bundesweite Nachfolgelösung geben. Diese Frage bezüglich der Tarifanpassung steht nun seit April im Raum, weil wir sehr deutlich gesehen haben, dass die Kostensteigerungen in den Verkehrsunternehmen nun mal die heutige Realität sind. Die Frage, ob es Tarifanpassungen geben wird oder nicht, auch regulär im VBB, steht dann auf der Tagesordnung Ende September. Wir von der Berliner Seite haben aber klar und deutlich gesagt, wenn es hier weiter um eine Entlastung geht, kann es nicht sein, dass wir im Januar auf einen Normaltarif plus Erhöhung wieder aufspringen. Dann ist es nämlich eine Belastung. Deshalb wollen wir diese Tarifierhöhung für die weiteren anstehenden Wintermonate erst mal aussetzen. All das gilt es aber morgen erst mal zu diskutieren, zu besprechen, zu verhandeln und zu beschließen. Deshalb bitte ich um Verständnis, dass ich jetzt keine Beschlüsse vorwegnehmen möchte und kann. Was aber eben auch umgekehrt klar ist – das hat die brandenburgische Seite immer sehr deutlich gemacht –, ist, dass sie diese Erhöhung brauchen. Das war eine sehr klare Position, auch sehr klar uns gegenüber formuliert. Auch das haben wir zu respektieren und zur Kenntnis zu nehmen. An der Stelle ist kein Gleichklang in der Form möglich.

Umso wichtiger – dafür machen wir uns sehr stark – ist es, dass eine bundeseinheitliche Lösung Realität wird. Dazu möchte ich darauf verweisen, dass es unmittelbar nach dieser Sitzung die erste Sitzung einer Arbeitsgruppe gibt, die von der Verkehrsministerkonferenz beauftragt wurde. Dann noch mal nächste Woche, und am 12. und 13. Oktober findet dann die Verkehrsministerkonferenz statt, wo Stand jetzt geplant ist, dass man über unterschiedliche Varianten diskutiert, vorausgeschickt, dass auch eine Lösung in Richtung Regionalisierungsmittel und der gestiegenen Energiekosten gefunden wird. Das haben die Länder sehr deutlich gemacht, und das habe ich auch aus Ihren Rückmeldungen hier wahrgenommen. Wir können nicht nur dauerhaft über ein Ticket reden, sondern die Kehrseite der Medaille ist natürlich, dass wir im Blick haben, dass der ÖPNV dort weiter ausgebaut wird, wo eine künftige Nachfrage zu erwarten ist. Dafür machen wir uns sehr stark, weil wir es richtig finden, aus all den Ergebnissen und Erfahrungen, die wir rund um das 9-Euro-Ticket gemacht haben, zu lernen. Das war klar die Grundlage dafür, zu sagen, wir wollen und müssen in Form einer Entlastung für die Berlinerinnen und Berliner weitermachen. Gleichzeitig gucken wir aber auch, dass wir daran anknüpfen, was wir aus 9 Euro im Sinne einer Verkehrsverlagerung gelernt haben.

Vielleicht noch mal allgemein, wie es dazu weitergeht und wie unsere Position dazu ist. Dann würde ich im Folgenden natürlich gerne auf einzelne konkrete Fragen eingehen. Zu den Themen Einnahmen und Kosten hatten Frau Kreienkamp und Herr Buchner schon einiges ausgeführt. Bei dem 9-Euro-Ticket ist es so, dass es eine Abrechnung mit dem Bund geben wird. Die ist jetzt noch nicht fertig. Der Bund übernimmt die Kosten dafür. Insofern wird es einen vollständigen Ausgleich dafür geben, sodass wir von der Landesseite aus dafür nichts extra tragen. Wo wir Kosten hatten – damit gehe ich kurz auf die Frage von Herrn Laatsch ein –: Ja,

wir haben im 9-Euro-Zeitraum mehr Verkehr bestellt, das sagte ich eingangs, insbesondere in Richtung der Ostseeverkehre, weil wir wussten, dass das touristisch sehr attraktive Ziele sind, die von jeher immer sehr gut nachgefragt wurden. Wir haben dafür weitere Züge hinkommen. Wir haben auch innerhalb vom Berliner Stadtraum geguckt und zum Beispiel im S-Bahn-Verkehr den Takt, wenn er von 10 auf 20 Minuten springt, also den 10-Minuten-Takt zeitlich ausgeweitet, um den Freizeitverkehr, den wir erwartet haben, auch in den Abendstunden weiter gut zu ermöglichen. Das sind Punkte gewesen, wo wir im Vorfeld von der Landesseite gesagt haben, hier brauchen wir mehr Angebote auf der Schiene, also das, was möglich war. Es stehen ja keine Züge rum und warten darauf, dass ein 9-Euro-Ticket kommt und sie dann in den Einsatz kommen.

Klar ist aber auch – dazu gab es noch Fragen –, dass der Ausbau des ÖPNV weitergehen muss. Kurzfristig zum Fahrplanwechsel haben wir einen weiteren Ausbau des Angebots. Ich nenne mal stellvertretend die Taktverdichtung auf dem RE 1 in Richtung eines 20-Minuten-Takts zu den Hauptverkehrszeiten. Das ist eine deutliche Ausweitung und eine deutliche Verbesserung des Angebots, auch mit längeren Zügen. Dort kommt es uns jetzt sehr zupass, dass wir schon vorausschauend diese Verkehre bestellt haben und darauf aufsetzen können. Es gibt aber auch einige Anpassungen in den Bereichen BVG und S-Bahn-Verkehr. Trotzdem haben wir gehört, dass sich die BVG und die S-Bahn innerhalb des 9-Euro-Zeitraums mit ihren Kapazitäten gut geschlagen haben, weshalb ich davon ausgehe, dass das dann zumindest zu einem weiteren Fahrplanwechsel gut passen wird.

Langfristig – das haben wir hier im Ausschuss auch an anderer Stelle diskutiert – sind die Stichworte i2030 und der Straßenbahnausbau die Themen, wo wir ganz konsequent weiter dran sein müssen, denn wenn wir langfristig wirklich auf eine Verlagerung, insbesondere der Pendlerverkehre, gehen, ist es sehr klar, dass wir das nur mit einer weiter ausgebauten Infrastruktur und mit weiteren Verkehren auf diesen Strecken leisten können.

Zu der Frage der 105 Millionen Euro: Die mussten wir nicht im Verkehrsetat anderweitig einsparen. Sie werden dort jetzt im Nachtragshaushalt eine Position finden müssen. Insofern geht das kurzfristig nicht zulasten von Angeboten.

Zur Aufteilung der Bundesmittel für das bundesweite Nachfolgeticket: Das Angebot vom Bund in Höhe von 1,5 Milliarden Euro ist zu bezuschussen, wenn die Länder bereit sind, auch 1,5 Milliarden Euro dazuzugeben. Wir werden uns auf der Berliner Seite selbstverständlich darüber unterhalten müssen, woher wir das Geld dann nehmen. Das ist vollkommen klar. Bislang muss aber erst mal auch klar sein, wie genau eigentlich die Preishöhe dann sein wird und wie genau die Aufteilung auch in der Kombination mit den Regionalisierungsmitteln und den Energiekostensteigerungen sein wird. Das muss am Ende ein Gesamtpaket ergeben.

Herr Kollatz, Sie hatten die Frage zu den Neukunden – ich glaube, sie ist noch nicht beantwortet gewesen –, ob das eigentlich überwiegend Bestands- oder auch Neukunden gewesen sind. Nach den Zahlen, die mir vorliegen, ist das ungefähr Hälfte-Hälfte. Ungefähr die Hälfte sind während des 9-Euro-Ticketzeitraums tatsächlich Neukunden oder Wenignutzer bislang im öffentlichen Verkehr gewesen, die andere Hälfte sind die Abobestandskunden gewesen. Von daher sieht man eigentlich, dass man auch in so einem Zeitraum gut neue Kunden in dieses System bekommen kann.

Zum 29-Euro-Ticket wurde schon einiges gesagt. Wir sind jetzt intensiv, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, dabei, die Vorbereitung dafür zu treffen, natürlich vertrieblicher Art. Wir haben vom VBB, wo es den Beschluss vor rund zwei Wochen gab, mittlerweile auch im schriftlichen Umlaufverfahren die Zustimmung dazu erhalten. Der Tarif ist genehmigt, und damit konnte dann der Verkauf am Montag in diesem Abo starten. Vielleicht noch mal als Hintergrund, warum es ein Abo ist: Wir mussten in Bezug auf den Rettungsschirm ein Pendant finden, damit wir dann all das Geld, was wir über den Coronarettungsschirm bekommen, nach wie vor als Land ausgezahlt bekommen. Wir sind deshalb in das Thema Abo reingegangen. Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir auch damit – das hat man an den Zahlen von Herrn Buchner gesehen – neue Kunden gewinnen können. Wenn gute Erfahrungen gemacht werden, so wie es im 9-Euro-Zeitraum der Fall war, bin ich zuversichtlich, dass diese Kunden bleiben werden, auch wenn es zum Dezember die Möglichkeit gibt, eine Sonderkündigung vorzunehmen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Dr. Niedbal, für die ausführliche Antwort! – Wie angekündigt, hätten wir jetzt noch eine zweite Runde, denn es gab noch ein paar Meldungen. Ich lese sie einmal vor: Herr Kraft, Herr Reifschneider, Herr Laatsch. Gibt es weitere Meldungen? – Das ist nicht der Fall. Dann würde ich gerne eine verkürzte zweite Runde machen. Jetzt kommen die Fragen oder möglicherweise Statements. Danach gehen wir in die letzte Beantwortungsrunde und schließen dann den Tagesordnungspunkt ab. – Herr Kraft, bitte!

Johannes Kraft (CDU): Vielen Dank! – Jetzt wurde schon viel gefragt und viel gesagt. Insofern kann ich es hoffentlich relativ kurz machen. Ich will mal mit dem Dank an die Verkehrsbetriebe beginnen; jetzt ist Frau Kreienkamp nicht mehr da, aber Herr Buchner. Ehrlicherweise hätte ich deutlich mehr Chaos erwartet, nicht gewünscht, aber erwartet. Das, was Sie in der Kürze der Zeit gemacht haben, gerade auch was das Ticketing angeht, was Sie in der Lage waren, an zusätzlichen Leistungen mit Ihren Mitarbeitern auf die Beine zu stellen, hat mich beeindruckt. Jetzt ist aber irgendwie nicht alles Gold, was glänzt. Ich habe so ein bisschen den Eindruck, dass wir, wenn wir über das 29-Euro-Ticket reden und wie man es möglicherweise in der Zukunft ausgestaltet, vielleicht doch ein bisschen genauer auf die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket schauen müssen. Da sind mir ehrlicherweise ein paar Aspekte hier deutlich zu kurz gekommen.

Was wir gelernt haben – Frau Kreienkamp hat es gezeigt –: Irgendwas zwischen 5 und 10 Prozent, das ist eine relativ große Spanne der Unsicherheit, sind vom Auto auf den ÖPNV umgestiegen. Wir haben 62 Prozent zusätzliche Fahrten gehabt, die im Wesentlichen mit Freizeitaktivitäten zu tun gehabt haben. Was ist denn das Ziel des 9-Euro-Tickets gewesen, bzw. was ist das Ziel eines 29-, 39- oder wie auch immer gearteten Tickets? – Es ging erstens sicherlich um die Entlastung der Bürger, und ich glaube, und darauf müssen wir den Fokus haben, wenn wir so etwas machen, machen wir das nicht kurzfristig, sondern wollen, wie angesprochen, langfristige Modelle haben. Was wird hier als Ziel formuliert, wenn man die Tarifstruktur umstellt? – Den Menschen den ÖPNV näher zu bringen, so war ein gutes Stück die Werbekampagne: Lernt uns mal kennen! Kostet nicht so viel. In der Hoffnung, dass ihr uns nett findet und dann auch umsteigt. Damit verbunden dann auch die Verkehrswende. – Das allerdings geben die Zahlen, auch vor dem Hintergrund der Kosten – – Frau Kreienkamp hat gesagt, das hat 120 Millionen Euro in drei Monaten gekostet, bei der S-Bahn wissen wir es nicht so genau, aber es ist zumindest ein großer Betrag.

Vor dem Hintergrund dieser Zahlen und dessen, dass tatsächlich offensichtlich nur 5 bis 10 Prozent der Menschen umgestiegen sind, wäre meine Vermutung – es ist eine Vermutung, weil sich auch meine Beobachtungen mit denen von Herrn Machulik decken, zumindest am Stadtrand –, dass die, die umgestiegen sind, vermutlich nicht die waren, die im Speckgürtel gelebt haben oder die am Stadtrand leben und in der Innenstadt arbeiten, sondern dass ein großer Teil der Leute, die umgestiegen sind, eher im mehr oder weniger urbaneren Bereich ist. Das, glaube ich, ist die Riesenherausforderung, die wir haben. Die wird mit dem 29-Euro-Ticket aus meiner Sicht noch viel größer werden.

Frau Niedbal, Sie haben gesagt, vereinzelt mag es Leute geben, die dann vielleicht doch mit dem Auto fahren, an den ersten Bahnhof im Tarifbereich B. Wenn ich mir die Situation jetzt angucke, auch schon Jahre vor Corona, wenn ich das mit dem 9-Euro-Ticket vergleiche, ist meine Befürchtung, dass wir in Größenordnungen Pendler haben werden, die irgendwie versuchen werden, ihren Parkplatz an der ersten Station im Tarifbereich B zu finden. Was das bedeutet, ist, glaube ich, auch klar. Das ist zusätzlicher motorisierter Verkehr, zusätzlicher Parksuchverkehr und damit genau das, was wir hier eigentlich nicht wollen. Sie haben gesagt, in der Kürze der Zeit ging das nicht, es gab Probleme mit dem Land Brandenburg und so, alles gut. Aber ich glaube, das wird eine der zentralen Herausforderungen sein, wenn es tatsächlich darum geht, die Mobilitätswende hier ein Stück weit anzuschieben.

Ich hätte noch konkret eine Frage, weil ich es nicht verstanden habe, an Herrn Buchner. Sie haben gesagt, Sie haben in den Zeiten des 9-Euro-Tickets ein Vor-Corona-Niveau gehabt, sind also bei einer Auslastung von 100 Prozent. Nach dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets sind Sie noch bei 90 Prozent, wenn ich das richtig verstanden habe. Das heißt, das 9-Euro-Ticket hat einen Effekt von 10 Prozent an mehr Personenkilometern gebracht, bei den Kosten, die dadurch entstanden sind. Ich glaube, man muss sich da auch noch mal die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis stellen. Frau Kreienkamp ist jetzt leider weg, vielleicht können Sie, Frau Niedbal, dazu etwas sagen.

Herr Machulik hatte gefragt, ob es Erkenntnisse gibt, wie viele von den 5 bis 10 Prozent, die umgestiegen sind, tatsächlich die Stadtumlandverkehre, also den Bereich C, betreffen. Meine Vermutung aus den Beobachtungen habe ich genannt, aber das ist natürlich subjektiv. Das ist, glaube ich, auch ein entscheidender Faktor, wenn es darum geht, über künftige Tarifmodelle im VBB und mit dem Land Brandenburg nachzudenken.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön! – Herr Reifschneider, bitte!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank! – An Herrn Buchner und Frau Niedbal: Konnten Sie im Aktionszeitraum des 9-Euro-Tickets feststellen, dass es nicht intendierte, negative Effekte gab, beispielsweise, dass es zu mehr Kriminalität oder Übergriffligkeiten in den Stationen oder Fahrzeugen des ÖPNV kam?

Ich habe trotzdem noch mal die Frage, bis wann man das Sonderkündigungsrecht ausgeübt haben muss. Bis zum 31. Dezember, eine Woche vorher, vier Wochen vorher? Frau Kreienkamp hat sich dazu nicht geäußert. Ich habe gerade versucht, online zu finden, wie die Frist ist, konnte es aber nicht. Sagen Sie es mir doch einfach, damit die Leute Bescheid wissen! Kriegen die Leute eine Erinnerung, dass sie das Sonderkündigungsrecht ausüben sollen und

können, oder gibt es keinen Hinweis mehr auf das Sonderkündigungsrecht kurz vor dem Ablauf der Frist? – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön! – Jetzt ist noch Herr Laatsch an der Reihe. – Bitte!

Harald Laatsch (AfD): Ich muss zwei Fragen noch einmal stellen, weil die leider nicht beantwortet sind. Wenn ich das richtig verstanden habe, hatten wir nur – in Anführungszeichen – 100 Prozent des Vor-Corona-Verkehrs, aber keinen geringeren Kfz-Verkehr. Aber gut, das ist keine Frage, nur ein Statement.

Jetzt zur Frage: Herr Buchner hat die Frage für die S-Bahn schon beantwortet. Das muss analog ja nicht so für die BVG stimmen. Ist es so, dass bei der BVG zurzeit auch die Zugriffszahlen auf 90 Prozent zurückgegangen sind? Ist das identisch, oder unterscheidet sich das irgendwie?

Dann hatte ich noch die Frage gestellt, weil die wirklich konkret von Bürgern an uns herangebracht worden ist, was die Nutzer machen sollen, die bereits zum 20. September so ein Ticket bestellt haben, die eine Bestätigung, aber kein Ticket, auch kein E-Mail-Ticket, bekommen haben, also weder per Post noch per E-Mail. Was müssen sie jetzt tun, um nachträglich an das Ticket zu kommen? Denn nachträgliche Besteller haben das offensichtlich direkt per Mail erhalten, als pdf oder so, und sich ausdrucken können, diese aber nicht. – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön! – Aber ob die Fragen von den beiden jetzt noch beantwortet werden können, weiß ich nicht. Ich gebe jetzt erst mal Frau Dr. Niedbal das Wort und dann zum Abschluss Herrn Buchner. – Bitte schön!

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK): Ich bemühe mich darum, so viel zu beantworten, wie es jetzt hier geht. Vielleicht noch mal zu der Frage nach den 5 bis 10 Prozent, wie viele jetzt tatsächlich vom Auto umgestiegen sind. Vielleicht noch mal dazu kommend, wie diese Frage gestellt wird. Die Frage wurde quasi hypothetisch gestellt, im Sinne von: Jetzt sind Sie im ÖPNV. Wie wären Sie denn eigentlich gefahren, wenn Sie jetzt nicht im ÖPNV wären? – Das, würde ich sagen, ist rückblickend immer so ein bisschen ein Hätte-Wäre-Vergleich. Das beantwortet der eine Kunde vielleicht so, der andere so. Es gibt ein gutes Indiz dafür, aber eine wirkliche Genauigkeit kann das nicht sein, denn die meisten Kunden sagen: Jetzt bin ich ja im ÖPNV, wahrscheinlich wäre ich sonst auch irgendwie mit dem ÖPNV gefahren. – Schwupps ist dann wieder eine Autofahrt, die doch vielleicht gekommen wäre, wieder weg. Von daher ist das, glaube ich, wirklich als Spanne in der Form zu bewerten. Eine ganz genaue Größe – wie, es sind 7,8 Prozent gewesen – ist gar nicht möglich gewesen.

Das ist wiederum etwas, von dem ich denke, dass man, wenn wir zu einem deutschlandweiten Ticket kommen, diese Effekte in einem langfristigen Zeitraum wirklich in der Realität sehen kann. Man kann sagen: Okay, vorher war der Autoverkehr so, und jetzt ist er künftig so. – Dann kann man auch regional noch mal gucken, wie die Unterschiede entsprechend dem tatsächlichen Verhalten sind. Das würde unter anderem dieser längere Zeitraum mit sich bringen, dass die Fahrgäste viel besser planen können und auch die Routinewege im Alltäglichen dann anders abstellen, als wenn man immer sagt: Es ist jetzt ein Dreimonatszeitraum. Dann wissen wir aber noch nicht, wie die Nachfolgelösung ist. – Und dann gibt es den nächsten

Dreimonatszeitraum. Das sorgt natürlich immer dafür, dass die Mobilität im Zweifel eher nur dort umgestellt wird, wo man sich sowieso flexibler zeigt, also im Freizeitverkehr, und nicht so sehr auf den alltäglichen Wegen. Deshalb ist es meines Erachtens sehr wichtig, dass wir jetzt zu einem längeren und damit viel planbareren Zeitraum kommen.

Mit dem 29-Euro-Ticket war uns zum einen daran gelegen, eine Entlastung zu schaffen, auf der anderen Seite aber auch, diese Kontinuität zunehmend aufzugreifen und nicht zu sagen: Okay, jetzt ist das 9-Euro-Ticket abgeschlossen. September, Oktober, November, Dezember sind wieder normal, wie davor. Gucken wir mal, was danach kommt! – Wir wollten deutlich machen, dass wir an eine kontinuierliche Verlagerung glauben, weil wir denken, dass der ÖPNV schon heute ein sehr gutes Angebot hat. Daran wollten wir jetzt anknüpfen. Deshalb – ich kann es nur noch mal sagen – kämpfen wir dafür, dass es eine deutschlandweite Lösung gibt.

10 Prozent vom Autoverkehr halte ich übrigens für ziemlich viel. 10 Prozent dauerhaft von dem großen Anteil Autoverkehr mit so einer Tariflösung zu bekommen, da würde ich sagen, wenn wir das schaffen, sind wir schon ziemlich gut unterwegs. Denn das sind nämlich sehr viele Kunden. Insofern darf man auch diese Zahl bitte nicht zu gering schätzen, zumal ich glaube, dass sich, wenn es darum geht, dass das, wie gesagt, in alle Wege eingeplant wird, dieser Effekt noch mal sehr viel mehr verstetigen wird.

Zu den 90 Prozent, wie sie sich jetzt bei der S-Bahn zeigen: Ich habe die Hypothese, dass das bei der BVG ähnlich ist. Das wäre im Gesamtsystem sonst eine sehr komische Entwicklung. – Herr Buchner nickt auch. – An der Stelle ist eigentlich immer ein Gleichklang, weil die Systeme so eng miteinander verknüpft sind. Frau Kreienkamp hätte das sicherlich noch genauer sagen können.

Zu der Kündigungsmöglichkeit: Ich hoffe, dass Herr Buchner das jetzt noch genauer beantworten kann, bis wann das bei den Verkehrsunternehmen eingegangen sein muss. – Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Niedbal! – Herr Buchner, bitte!

Peter Buchner (S-Bahn Berlin): Dann fange ich damit an. Wir werden die Kunden nicht auffordern zu kündigen. Ich glaube, das wäre kontraproduktiv. Wie man ein Abo kündigt, findet man ganz detailliert auf unserer Seite. Sie können das auch online machen, bis zum Ende des Monats für den Folgemonat. Das ist ja der Vorteil der Chipkarten. Die werden dann gesperrt, und damit können Sie die zur Fahrt nicht mehr nutzen. – [Zuruf von Felix Reifschneider (FDP)] – Sie können normalerweise ein Abo immer zum Monatsende kündigen. Allerdings gibt es, wenn Sie das Abo im ersten Jahr kündigen, eine Rückberechnung bis zum Abobeginn zu den normalen Monatskartenpreisen. Diese Regelung ist für das 29-Euro-Ticket geändert worden. Sie können zu Ende Dezember kündigen, und dann werden Ihnen die drei Monate nicht auf die normale Monatskarte rückgerechnet, sondern dann bleiben die 29 Euro.

Zum Thema Übergriffe: Hier zeigte sich in den letzten Monaten, dass für unsere Mitarbeiter ein Riesenproblem die Maskenpflicht ist, die es nur noch im öffentlichen Verkehr gibt. Das führt zu vermehrten Übergriffen, weil viele Fahrgäste nicht mehr einsehen, dass der öffentliche Verkehr der letzte Bereich im täglichen Leben ist, wo es eine Maskenpflicht gibt. Bei den

Folgen vom 9-Euro-Ticket können wir zumindest bei der S-Bahn keine vermehrten Übergriffe feststellen. Eher war die Stimmung – das ist nicht wissenschaftlich untersucht, aber mein persönlicher Eindruck –: Einem geschenkten Gaul schaut man nicht ins Maul. – Die Stimmung war deswegen eher friedlicher in den Zügen. Wir hatten keine besonderen, negativen Vorkommnisse.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Buchner! – Gut, ich stelle fest, dass es keine weiteren Wortmeldungen aus den Reihen der Ausschussmitglieder mehr gibt. Ich stelle fest, dass wir damit jetzt am Schluss unserer Anhörung angelangt sind. Ich möchte Ihnen im Namen des Ausschusses ganz herzlich danken. Auch noch mal an Herrn Buchner der Dank, dass Sie uns heute zur Verfügung gestanden haben, natürlich auch an Frau Kreienkamp, die etwas früher gehen musste. Vielen Dank für Ihre Ausführungen! – Ich stelle zuletzt fest, dass zu diesen beiden Besprechungspunkten sicherlich eine Vertagung gewünscht ist, bis das Wortprotokoll vorliegt. Das ist unser übliches Vorgehen. – Ich höre hierzu keinen Widerspruch. Dann verfahren wir so. – Vielen Dank, Herr Buchner! Ihnen noch alles Gute!

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

- | | | |
|----|--|---|
| a) | Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 19/0177
Zweites Gesetz zur Änderung des Berliner Straßengesetzes – Vereinfachung des Erlaubnisverfahrens für die Einrichtung von Baustellen | 0031
Mobil
StadtWohn(f) |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Novelle des Straßengesetzes zur Beschleunigung und Absicherung von Hoch- und Tiefbaumaßnahmen
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der Fraktion der CDU, der Fraktion Die Linke und der Fraktion der FDP) | 0086
Mobil |

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 14.09.2022

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –
Drucksache 19/0431

**Vierundzwanzigstes Gesetz zur Änderung des
Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes**

[0094](#)
Mobil

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.